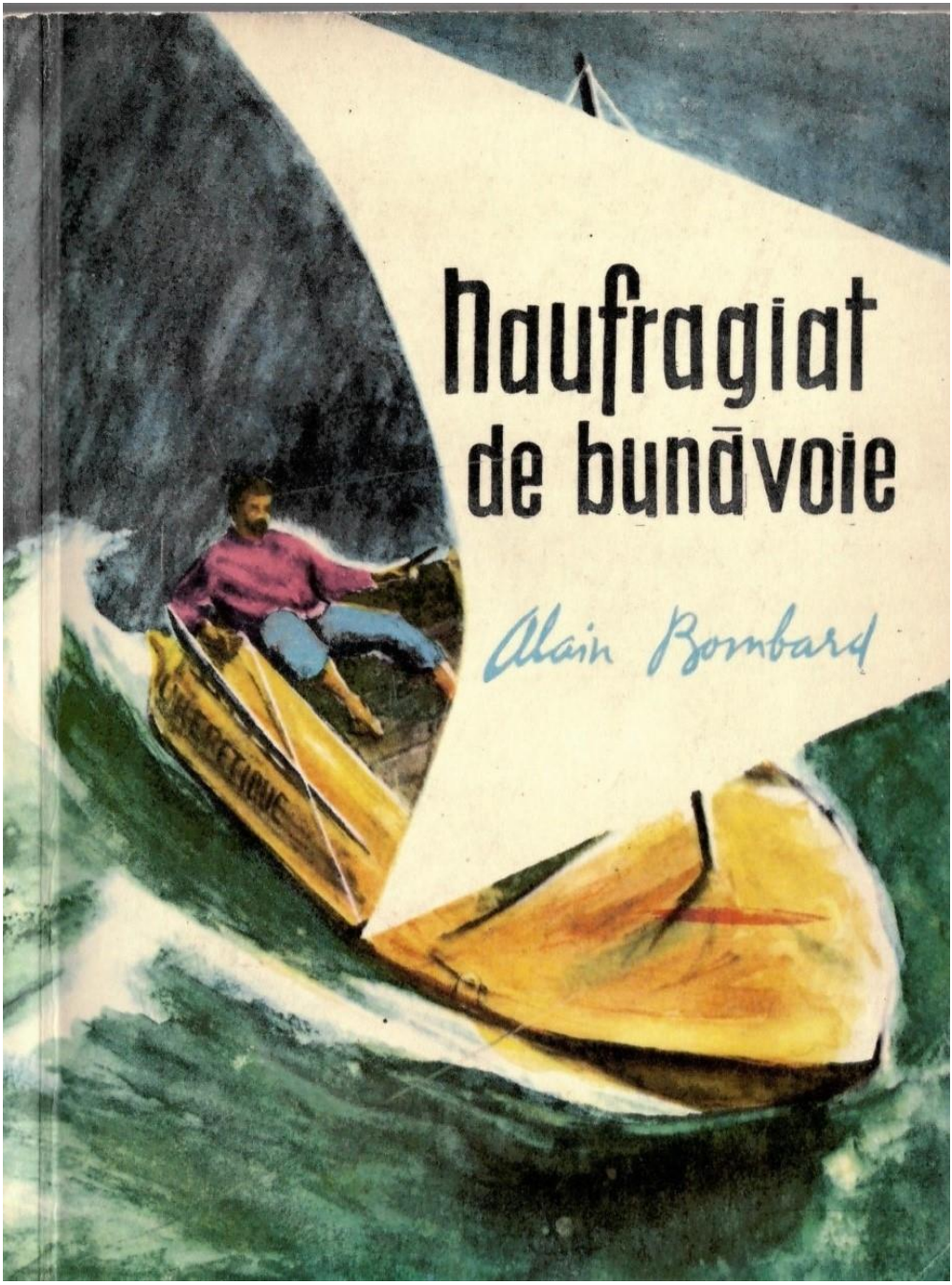

Naufragiat
de bunăvoie
Alain Bombard

ALAIN BOMBARD

NAUFRAGIAT DE BUNĂVOIE

19 6 0

NAUFRAGE VOLONTAIRE
PAR
ALAIN BOMBARD
Bibliotheque Verte
Hachette

Cartea de față este dedicată:

DOCTORULUI FURNESTIN
AMIRALULUI SOL
CĂPITANULUI CARTER
SOȚIEI MELE
MAMEI MELE
PORTULUI CASABLANCA

PREFAȚA

„Vedeau doar imensitatea mării, ale cărei valuri continuau să se ciocnească cu aceeași violență. Vedeau oceanul, ale cărui limite erau invizibile… Această întindere de ape, lovită fără milă, biciuită de uragan, li se înfățișa ca o cavalcadă de talazuri dezlănțuite, deasupra cărora o mână nevăzută părea să fi aruncat o nesfârșită rețea de creste înspumate! Niciun țărm, niciun vapor în zare!"

L-ați recunoscut, desigur, pe Jules Verne, unul dintre marii cunoscători ai întinderilor fără de sfințit ale mărilor și oceanelor și ale cărui povestiri ne-au încântat tinerețea. Mări și oceane pe care plutește, părăsită, Pluta Meduzei lui Géricault; mări și oceane pe care se ridică înfiorător și uriaș al nouălea val al lui Aivazovski gata să strivească ființa măruntă, chinuită, desperată a naufragiaților; nesfârșite mări și oceane peste care plutesc sfărâmăturile marilor transatlantice „Titanic" și „Forrester", ale sutelor, miilor de nave care nu le-au putut rezista, ale miilor, sutelor de mii de oameni care și-au aflat, de-a lungul veacurilor, tragicul sfârșit în lupta inegală cu energiile de proporții cosmice ale apelor!

Are, fără îndoială, frumusețile ei marea, frumuseți cărora cele mai sensibile inimi umane i-au închinat versuri diamantine. Dar și câtă tragedie, cunoscută sau necunoscută închide în adâncurile ei! Cine poate să-și imagineze, de pildă, suferințele celor 200 000 de oameni care după statistici oficiale cad anual pradă mării?

Cine nu se cutremură numai la gândul mării dezlănțuite, când uriașe trombe marine se prăbușesc, val după val, fără încetare, asemenea unor munți, peste corabia devenită jucărie în mâinile ei, când catargele se frâng ca niște bețe de chibrit și pereții vasului trosnesc din încheieturi, când oamenii cuprinși de panică coboară în mijlocul hulei bărcile de salvare (dacă mai au timp s-o facă) sau se aruncă desperați în valuri?… Cine poate să-și închipuie apoi minutele, orele, zilele și nopțile fără de sfârșit ale naufragiaților care au reușit să se salveze într-o barcă? Cine își poate închipui clipele de groază prin care trec acești oameni când în jurul lor totul geme, urlă, tună, când valurile îi aruncă dintr-un colț într-altul al bărcii și vântul le taie răsuflarea, când apa sărată le pătrunde în toți porii, îi înmoaie, îi strivește, când ceața le închide orizontul și nesomnul le biciuiește străfundurile ființei; când, zi după zi, noapte după noapte se zbat între apă și cer, între cer și apă, chinuiți de foame de sete, când desperarea le paralizează forțele, îi scoate din minți, din rândul oamenilor!

Sunt puțini naufragiații care izbutesc să scape din încleștarea amarnică cu marea. Cifra anuală de 200 000 de victime, stă mărturie acestei triste realități. Și totuși unii reușesc să învingă stihia naturii. Recenta epopee, care a zguduit și entuziasmat lumea întreagă a celor patru marinari sovietici târâți de furtună și curenți din insulele Kurile, departe, până în inima Pacificului și care au reușit să supraviețuiască vreme de 49 zile și 49 de nopți este încă o dovadă că natura poate fi stăpânită de oamenii curajoși, animați de dorința de a trăi și, la nevoie, de a muri,

luptând până la ultima suflare. Că așa stau lucrurile o confirmă spusele unui bătrân lup de mare, subofițerul de marină englez Frank Hallet, care a naufragiat în ultimul război mondial de nu mai puțin de trei ori. „Îmi scot pălăria în fața acestor soldați sovietici a spus el. Ei au reușit să săvârșească un lucru pe care noi, marinarii, nu-l consideram nici în ruptul capului posibil. Până acum noi socoteam că, o dată naufragiat, chiar dacă ai reușit să salvezi în barcă mâncare și apă, tot nu poți rezista mai mult de trei săptămâni."

De ce oare? De ce consideră marinarii că, deși dispunând de hrană și apă, nu poți rezista mai multă vreme? De ce 50 000 dintre cei 200 000 de naufragiați care-și pierd anual viața se sting în ambarcații cu mult înainte de a li se termina proviziile?

Cum am putea face să-i salvăm pe acești oameni? Cum am putea reduce numărul văduvelor și orfanilor? Acestea sunt întrebările care l-au chinuit pe tânărul autor al cărții de față, doctorul Alain Bombard – și, în căutarea răspunsului, a înfăptuit, plin de curaj epopeea povestită în rândurile cărții.

Alain Bombard a fost medic în portul francez Boulogne-sur-Mer.

Mai bine zis, a fost, în primul rând, un om. Un om adevărat, căruia nu-i este străin nimic din ceea ce este omenesc, dar a cărui caracteristică principală a fost, fără îndoială, dragostea pentru oameni simpli, împletită cu o remarcabilă pasiune științifică. În calitate de medic al portului, el este martorul a nenumărate tragedii marine, al marii „drame a naufragiului" – cum o numește el – care-l îndurerează profund, care-i răpește liniștea, care devine pentru el sinonimă cu însăși mizeria umană, cu desperarea, foamea și setea.

Făcuse și până atunci unele studii privind rezistența organismului omenesc în condiții grele și ajunsese la concluzia că omul poate câteodată să supraviețuiască chiar peste limitele stabilite în general de fiziologie. Acum se adăugau însă noi întrebări: De ce mor naufragiații înainte de aceste limite? De ce mor ei în mijlocul unei mări periculoase, într-adevăr, dar cu resurse bogate, care le poate oferi ceea ce le trebuie pentru a trăi, sau cel puțin a supraviețui, până-n momentul când le va sosi ajutorul? Răspunsul la care ajunge este: din cauza fricii. Frica îi înnebunește pe naufragiați, le paralizează voința, frica îi omoară înainte de vreme, înainte ca condițiile fizice sau fiziologice să fi devenit ele însele mortale. Din clipa în care ajunge la această concluzie, doctorul Bombard își închină viața luptei împotriva fricii, împotriva deznădejdii ucigașe, pentru salvarea miilor de naufragiați, pentru ca pe lume să existe, după cum mărturisește el, „câteva mii de văduve mai puțin pe an".

Din clipa aceea omul de știință Bombard începe să studieze cu meticulozitate, pas cu pas, condițiile de viață pe mare, iar atunci când stabilește, fără posibilitate de contrazicere, certitudinea adevărului său, trece la acțiune. Înfruntând neîncrederea celor „în papuci" – cum îi numește el pe criticaștrii de birou – a „specialiștilor în marină", care se agață de așa-zisele „legi" ale navigației, a majorității presei de scandal, care-l consideră în cel mai fericit caz un visător extravagant și care-l fotografiază la începutul expediției numai pentru a-i putea

publica fotografia în cadrul necrologului senzațional pe care-l bănuiau apropiat, omul acesta visător și lucid, temerar și rațional în același timp, își dă seama că singura soluție pentru a înfringe prejudecățile ce dăinuie de milenii este aceea de a naufragia de bunăvoie, de a reconstitui, prin propria experiență, drumul foamei, al setei, al deznădejdii naufragiatului.

Restul îl va găsi cititorul în volum. Pornind singur să străbată dintr-o parte într-alta Atlanticul pe „L'Hérétique" al său chiar și denumirea micii lui ambarcații este o sfidare aruncată neîncrezătorilor și rigizilor teoreticieni fataliști – omul acesta în vârstă de 28 de ani își riscă viața și reconstituie, într-adevăr de bunăvoie, drumul naufragiatului, se lasă cuprins de obsesia foamei, a setei, a singurătății, a primejdiei și notează cu exactitate, zi de zi, fenomenele fizice și psihice care-l încearcă pe naufragiat. Paralel cu aceasta, începe să pună în aplicare punct cu punct planul său de supraviețuire, de luptă cu frica și natura. Eroul nostru va trece prin încercări deosebit de grele. Cititorul va urmări, fără îndoială, cu simpatie și, mai mult, cu dragoste și admirație dârzenia cu care el va învinge dezgustul primei înghițituri de pește crud, ca și eforturile pe care le face pentru a strânge din fundul bărcii, cu buretele, picăturile de rouă căzute peste noapte; va îndrăgi optimismul cu care Bombard învață să navigheze în mijlocul oceanului și fermitatea cu care urmărește ținta, rezistând tuturor tentațiilor; va suferi alături de el când își va supune corpul și nervii – cu riscuri serioase încercărilor foamei psihice și va fi alături de el în clipele de deprimare, când își mărturisește cu o sinceritate copilărească frica: va suferi privindu-i erupția pe pielea deshidratată și corpul slăbit cu 25 kg. Dar va simți tot timpul optimismul, speranța naufragiatului de bunăvoie și-i va dori succes deplin.

Dacă ar fi să clasăm această carte într-unul din genurile literare, am întâmpina, desigur, dificultăți. Ea poate fi tot atât de bine catalogată drept roman de aventuri, ca și drept o lucrare științifică. În cuprinsul ei cititorul găsește pagini de adevărată poezie, alături de altele bogate în elemente de analiză științifică sau însemnări ce ating mai degrabă fantasticul. Înzestrat cu reale calități scriitoricești. Cu un minunat spirit de observație, Alain Bombard nu caută metafora cu orice preț - cuvântul simplu, imaginea neforțată, exprimarea laconică reușind de cele mai multe ori să-t captiveze pe cititor, cu atât mai mult cu cât mesajul pe care-l transmite această carte este de mare actualitate și de o sublimă măreție umană. Spune într-un loc Alain Bombard: Voi naufragiați legendari, știu că n-ați murit din cauza mării, că n-ați murit de foame, că n-ați murit de sete. Căci, aruncați de colo până colo sub țipătul pescărușilor, ați murit de frică".

Alain Bombard a murit, din nefericire, în cursul unei alte experiențe de luptă cu marea, dar mesajul său care străbate fiecare cuvânt al cărții vine parcă să spună: Naufragiat, fii întotdeauna mai dârz decât marea: până la urmă tu vei ieși învingător! Omule, fii mai dârz decât stihiile, viitorul va fi al tău!

M. RADIAN

CUVÂNT ÎNAINTE

O dimineață de primăvară a anului 1951 la Boulogne-sur-Mer.

Dormeam în camera de gardă, când deodată sună telefonul:

— Cu internul de gardă, vă rog!

— Despre ce e vorba?

— Un naufragiu la digul Carnot.

— Vin numaidecât.

Fără să bănuiesc cât de grav e accidentul, mă îmbrac în grabă Bombardnd. Și dau fuga în sala de urgență. Nu sosise încă nimeni.

Întreb portarul, care-mi istorisește că șalutierul[1] „Notre-Dame-de-Peyragues“ de la mica plajă din Equihem, înșelat de ceață, a naufragiat la extremitatea digului Carnot. Vremea e rece, dar marea e foarte liniștită, așa că nu sunt prea îngrijorat. Digul apără portul dinspre larg; foarte primejdios pe vânt puternic, el poate fi escaladat cu ușurință când marea e calmă, căci în partea dinspre larg are scări din douăzeci în douăzeci de metri.

Se aude un claxon: e mașina salvării. Poarta se deschide larg și înaintez, plin de importanță… N-am să uit niciodată spectacolul pe care-l ofereau acești patruzeci și trei de oameni îngrămădiți unii peste alții, ca niște păpuși stricate, cu picioarele goale și cu centuri de salvare. Cu toate străduințele noastre, de data aceasta niciunul n-a putut fi readus la viață. Bilanțul unei greșeli de o clipă: 43 de morți, 78 de orfani.

Cred că din clipa aceea mi-am dat scama de marea dramă a naufragiului și că acesta a fost punctul de plecare a ceea ce avea să fie expediția lui „L'Hérétique”.

Naufragiu! Acest cuvânt a devenit pentru mine întruchiparea însăși a nenorocirii omenești. Sinonim cu deznădejdea, cu foamea, cu setea. Boulogne pierdea în fiecare an în mare de la 100 până la 150 din fiii săi și am aflat că, în lumea întreagă, în timp de pace, pier în acest fel circa 200 000 de oameni anual. Dacă un sfert dintre aceștia în medie supraviețuiesc naufragiului grație bărcilor de salvare, ei mor însă în scurtă vreme în chinuri îngrozitoare.

De mult timp mă interesa problema rezistenței maxime la privațiuni a organismului omenesc și dobândisem convingerea că un individ poate supraviețui uneori dincolo de limitele stabilite în general de fiziologie.

Studiasem îndelung cazul deportaților, al prizonierilor și al populațiilor subalimentate și, cu deformarea sau cu pregătirea medicului, pentru care știința rămâne literă moartă dacă nu e urmată de o aplicație practică, îmi încheiam deseori cercetările mele teoretice eu întrebarea: “La ce slujesc toate acestea?”

Problema naufragiului se adăuga acum celorlalte. Ea se caracteriza prin aceea

---

[1] Nava ușoară de pescuit, care remorchează o plasă mare pe fund. – N.R.

că condițiile exterioare, care contribuie la durerea omenească, nu mai depind, ca în cazul prizonierilor, de toanele oamenilor, împotriva cărora nu se poate face nimic, nici, ca în cazul foametei din India, de o secetă neașteptată, împotriva căreia iarăși nu se poate face nimic, ci de un mediu natural, primejdios fără îndoială, dar totuși bogat, având tot ce e necesar pentru A TRĂI sau cel puțin pentru A SUPRAVIEȚUI până la sosirea ajutoarelor, până ce te apropii de uscat.[2]

Într-un cuvânt, mă gândeam că marea constituie într-adevăr pentru naufragiați o veșnică primejdie, ilar că, în definitiv, nu e nemiloasă și, mai cu seamă, nu e sterilă. A birui frica și a găsi hrana nu sunt așadar greutăți de neînfrânt.

În această problemă nu exista niciun element care să nu poată fi dezlegat. Iată ce credeam eu despre mediul în care nimerește cel ce a suferit un naufragiu.

Acesta a fost punctul meu de plecare în privința mediului. Cât despre organismul omenesc, chemat să supraviețuiască în acest mediu, prin el și împotriva lui, am studiat cazurile celebre de supraviețuire prelungită în cele mai grele condiții. Influența spiritului asupra întregului organism e dovedită de grevele foamei ale lui Gandhi, de expedițiile polare ale lui Scott și Amundsen și de călătoria căpitanului Bligh, pe care echipajul răsculat l-a părăsit în largul oceanului într-o barcă în care nu se aflau alimente și apă decât pentru opt zile. Setea de răzbunare l-a ajutat să reziste în largul mării peste patruzeci de zile și să supraviețuiască!

Ajunsesem la convingerea că fiziologii neglijează de multe ori forța spiritului. Și influența sa asupra reacțiilor corpului. Era o neînțelegere. Nu trebuia să se afirme: „în anumite condiții fizice se poate supraviețui", ci folosind formula preferată de matematicieni, era de ajuns să se spună: *„În condiții de altminteri egale* (ceea ce păstrează rolul rațiunii, înțelegând prin aceasta curajul, nădejdea că vei trăi), supraviețuirea e posibilă, dacă sunt realizate anumite condiții fizice".

De aici reveneam la statistici:

Nu se putea oare întreprinde ceva pentru a salva aceste 50 000 de persoane care mor anual în bărcile de salvare? Dar ce trebuia să se întreprindă?

Marile povestiri întrate în legendă, pe care am început să le trec în revistă, păreau să reducă la zero, să facă iluzorie orice luptă, orice nădejde.

Fregata[3] „La Meduse** a naufragiat la 2 iulie 1816, pe un banc de nisip, la 180 de kilometri de coasta Africii. Pe o plută improvizată, remorcată de bărcile fregatei, s-au îngrămădit 149 de persoane, pasageri, soldați și câțiva ofițeri. Remorca s-a rupt în condiții misterioase și pluta părăsită a pornit-o în largul Atlanticului.

Pe bordul ei se aflau șase butoiașe de vin și două cu apă dulce.

Pluta a fost găsită abia după douăsprezece zile. Supraviețuitorii erau în număr

---

[2] Într-un metru cub de apă de mare se găsesc de două sute de ori mai multe elemente hrănitoare decât într-un metru cub de pământ. — N.R.

[3] (Marina veche), nava de război având trei arbori cu vele pătrate și două punți-baterii, purtând până la 60 de tunuri. — N.R.

de 15. Zece erau pe moarte și și-au dat sufletul îndată după ce au fost salvați.

La 14 aprilie 1912 pachebotul[4] „Titanic" s-a ciocnit de un ghețar plutitor si s-a scufundat în câteva ore. Când au sosit primele ajutoare, la trei ore după completa dispariție a navei, în bărcile de salvare se găseau destui morți și oameni care-și pierduseră mințile. De menționat că niciun copil sub zece ani nu se afla printre cei care plătiseră deruta cu demența și demența cu moartea. Erau *încă* la vârsta când poți judeca.

Aceste exemple îmi întăreau convingerea că factorul moral joacă un rol hotărâtor. Statisticile care dovedesc că 90% dintre naufragiati mor în decurs de trei zile după catastrofă capătă o nouă explicație, deoarece pentru a muri de foame sau de sete e necesar mai mult timp.

Când nava se scufundă, omul își închipuie că, o dată cu ea, se scufundă întregul univers. Pentru că-i lipsesc două scânduri sub picioare își pierde dintr-o dată și curajul, și judecata. Dacă în clipa aceea găsește o barcă de salvare, nu înseamnă de loc că e salvat, căci rămâne încremenit în contemplarea nenorocirii sale. De aici încolo el nu mai trăiește învăluit în bezna nopții, târât de curentul apei și izbit de vânt, îngrozit de golurile dintre valuri, de zgomot ca și de tăcere, îi sunt de ajuns trei zile, ca să sfârșească cu viața.

Victime ale naufragiilor întrate în legendă, știu că n-ați murit din cauza mării, că n-ați murit de foame, că n-ați murit de sete, ci legănați de valuri, ați murit de groază sub țipetele pescărușilor!

Am căpătat astfel de curând certitudinea că mulți naufragiați mor cu mult timp înainte ca condițiile fizice sau fiziologice să fi devenit *prin ele însele* mortale.

Cum trebuie luptat împotriva deznădejdii care ucide mai sigur si mai repede decât oricare privațiuni fizice?

PREGĂTIREA

[4] Navă rapidă pentru transportul poștei și pasagerilor. — N.R.

În septembrie 1951, unul din concurenții la traversarea înot a Canalului Mânecii, Jean van Hemsbergen, îmi telefona și îmi propuse o plimbare pe mare. Încerca un nou tip de ambarcație de salvare. După ce mi-am terminat garda la spital, l-am găsit pe plajă, unde îmi arată o barcă tip dinghi[5], la fel cu nava „L'Hérétique" de mai târziu, dar mai mică. Un fel de cârnat pneumatic în formă de potcoavă, închis în partea dinapoi cu o tăblie de lemn. Plecarăm pe la orele 16 ca să facem proba motorului.

Timpul era frumos. „Ce-ar fi să mergem la Folkestone?" îmi propuse prietenul meu. Acceptai și, manevrând spre nord-nord-vest, ne îndreptarăm spre farul de la South Foundland, a cărui lumină se ivea la intervale regulate, călăuzindu-ne în noaptea care se lăsase.

Se porni vântul. Și marea începu să se miște. „Hitch-Hiker" (acesta e numele dat ambarcației) se comportă minunat și la orele 23 întrarăm în portul englezesc.

Vremea se înrăutăți de-a binelea și se dezlănțui una din acele furtuni strașnice din Marea Nordului. Cu toată încrederea pe care o aveam în bărcuța noastră, ne hotărârăm să așteptăm ca furtuna să se mai potolească pentru a ne putea reîntoarce. O încercare de plecare, pe care-o făcurăm luni, ne păru curată nebunie, așa că până la urmă renunțarăm.

În timpul acesta vremea continuă să se înrăutățească. La spital erau, desigur, serios îngrijorați de soarta mea. Le-am trimis, ce-i drept, marți o telegramă, dar era totuși absolut necesar să mă întorc la lucru, căci trebuia să fac de gardă până la 1 octombrie.

În ciuda sfaturilor date de prieteni, părăsirăm în cele din urmă, marți la ora 9. Portul Folkestone, pe o mare dezlănțuită. Depășirea digului din port fu atât de anevoioasă, încât șovăirăm în hotărârea noastră, dar încercarea ne tenta totuși. De fapt, naufragiații nu-și pot alege vremea și în trei sferturi din cazuri, când sunt folsite ambarcațiile ușoare, lucrurile nu se petrec, oare, tocmai pe o mare dezlănțuită?

Străpungem valurile cu botul ambarcației și din clipă în clipă ne e teamă ca nu cumva apa să acopere motorul. Motorul n-a fost însă acoperit și totul rezistă de minune. „Hitch-Hiker" se comportă admirabil pe mare; marea e cu desăvârșire pustie. Paul Calais, această răscruce de obicei însuflețită de o circulație întensă, este astăzi un adevărat deșert. După clipe penibile, în care eram gata-gata să ne scufundăm, debarcarăm pe la orele 18 pe plaja de la Wissant.

Performanța reușise.

Pe uscat ne aștepta un om care mai târziu avea să fie un adevărat Mecena pentru mine. Era un cunoscut specialist al serviciilui de salvare, un olandez cu o privire deschisă și sinceră, înalt de un metru optzeci și cântărind 152 de kilograme.

Avea o uriașă putere de convingere și, pe deasupra, era un om extrem de

---

[5] Barcă mică de cauciuc. — N. R.

evlavios. În tot cazul, aceasta a fost impresia pe care mi-a făcut-o la prima vedere.

În ziua aceea amândoi ne înflăcărarăm și hotărârăm să experimentăm teoria mea. deocamdată în fașă, privitoare la supraviețuirea în caz de naufragiu.

Mi-a propus pe loc o subvenție, care să-mi îngăduie realizare cercetărilor de laborator necesare pentru verificarea teoriei mele. Urma să stabilesc în mod științific, în laborator, posibilitățile alimentare în caz de naufragiu, iar după aceea să plecăm toți trei pe mare, pentru ca, prin propria noastră experiență, să demonstrăm justețea teoriei. Într-adevăr, numai un exemplu viu e de natură să lecuiască de deznădejde pe toți cei care ar putea ajunge vreodată victimele unui naufragiu.

Am întocmit itinerarul expediției. Mecena al nostru și-a luat asupră-și latura materială a proiectului. Am ales ca centru al cercetărilor Muzeul Oceanografic din Monaco. Plecarea noastră urma să aibă loc la sfârșitul anului.

Împrejurările însă aveau să grăbească lucrurile și am fost nevoit să-mi încep experiențele prin a fi ca oricare altul, *un naufragiat fără voie.*

*

Înainte de a pleca la Monaco, van Hemsbergen și cu mine trebuia să ne ducem în Anglia ca să asistăm la cununia uneia dintre prietenele noastre. Miercuri 3 octombrie, în timp ce încercam un nou motor pentru dinghiul nostru, în largul plajei de la Wissant, pe când ne aflam la trei mile la nord-nord-vest de Capul Gris-Nez, se produse o pană și începurăm să derivăm. Cum plecarea fusese calculată pentru o probă de scurtă durată, n-aveam la bord nici velă, nici alte mijloace de propulsie. Împinși de un vânt constant din nord-nord-est, plutirăm pe apă timp de două zile și trei nopți, fără să ne putem apropia de uscat. Îndepărtându-ne de coasta franceză, știam că de la gura fluviului Somme ea se îndreaptă spre vest, așa că n-am fost prea îngrijorați. Cu toate că n-o mai vedeam, știam că plutim paralel cu ea. Vom sfârși, desigur, prin a acosta între Saint-Valery și Dieppe – ne ziceam noi. În sfârșit, în ziua de vineri, cam pe la orele 9 dimineața, zărirăm șalutierul “Notre-Dame-du-Clerge“ și ne îndreptarăm spre el, slujindu-ne, în locul velei, de capota bărcii noastre pneumatice. Poți scăpa din grele încercări fără să fie nevoie de cine știe ce mijloace extraordinare. Lecția aceasta n-o vom uita niciodată. Timp de două zile van Hemsbergen nu băuse nimic. Eu însă băusem puțină apă de mare ca să-mi potolesc setea, știind că în proporții atât de mici nu riscam nimic. Drept hrană nu dispuneam decât de o jumătate de kilogram de unt, aflat din întâmplare la bord, dar care nu ne putea potoli cu nimic setea.

Ultimele pregătiri înaintea plecării din Monaco.

„Eretic" la remorcă în momentul pornirii din Monaco.

Îndată ce ne-am urcat pe șalutier, camaradul meu înghiți o cană mare de apă, iar eu, convins că mi-e sete, mă pregăteam să fac la fel. La a doua înghițitură mă oprii, căci, de fapt, nu-mi era sete. Îmi închipuiam numai că mi-e sete. Datorită regimului meu, nu mă deshidratasem, așa că n-aveam nevoie de apă. Trebuie să constatăm din nou că psihicul influențează organismul până în-tr-atât încât îl face să creadă că simte nevoi pe care nu le are.

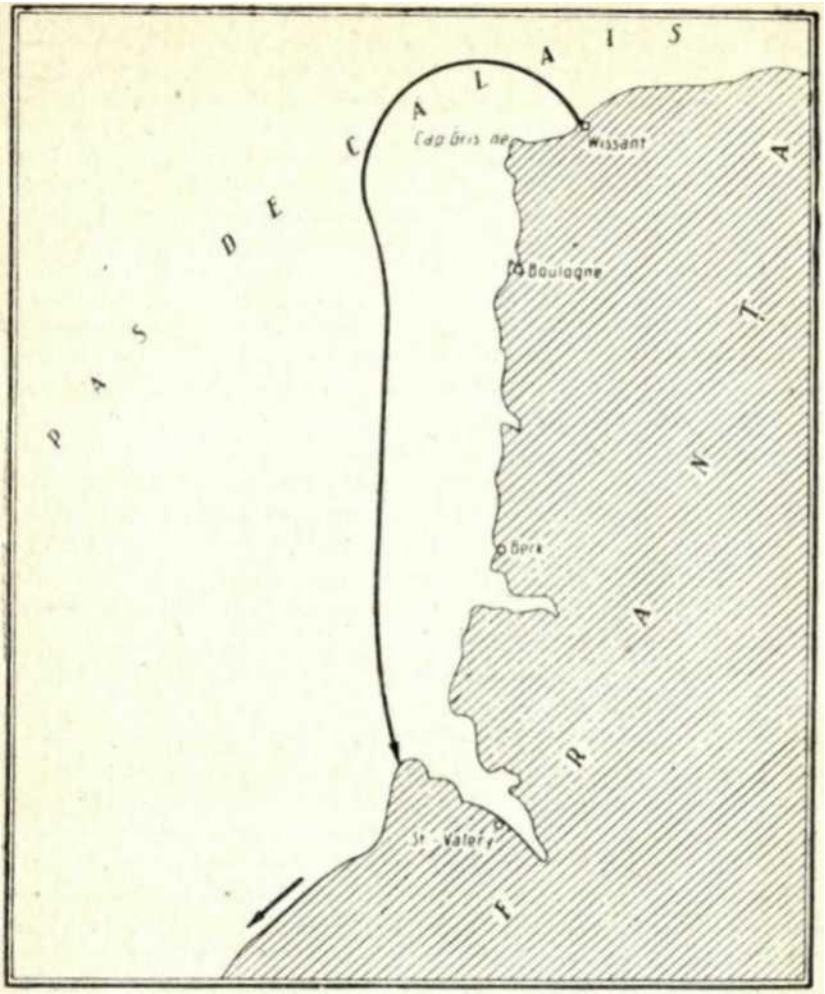
După trei zile citeam într-un ziar: „Alain Bombard a fost pescuit mort de foame lângă Saint-Valery". Povestea mea începea chiar de pe acum să fie romanțată.

În realitate, cei doi oameni care îndată ce-au atins țărmul s-au repezit la aeroport ca să prindă avionul ce pleca spre Touquet, pentru ca astfel să ajungă la timp în Anglia, la cununie, nu semănau câtusi de puțin cu niște cadavre. În afacerea asta însă și-a vârât coada paza de coastă și a început actul întâi din farsa pe care am botezat-o „Intermezzo comic". Această farsă, plină de cele mai neașteptate episoade, avea să fie jucată și mai târziu, în tot cursul călătoriei mele pe apă.

Iată în ce constă acest intermezzo comic:

Primul act se desfășoară într-un birou plin de mese. Pe mese, munți de hârtii. La una din mese stă un ofițer de marină cu cinci trese mari care zbiară cât îl ține

gura. Stau în fața lui ca un. Școlar care a greșit, dar nu vrea să-și recunoască vina.



— Știți că sunteți deferit Tribunalului maritim? Ați ieșit din apele teritoriale fără să fi avut autorizație pentru acest lucru!

— Dar pentru vase mici nu e obligatoriu…

Nu e obligatoriu! Dar asemenea vase se numesc “de plajă“ și nu scrie nicăieri că ele pot ieși din apele teritoriale!

— Și le e interzis să navigheze în largul mării?

— Nici asta nu stă scris nicăieri!

— În cazul acesta…

Dar ofițerul mă întrerupse:

— E același lucru. Cu astfel de trucuri n-o să vă meargă. N-am să admit așa ceva!

Dar n-am fost decât un pasager, iar în barcă se afla stăpânul ei! Vă e cunoscut acest lucru?

— Refuz să vă răspund! Hotărârea mea vă va fi comunicată mai târziu!

Cu acestea ne despărțirăm. Fără să ajungem la vreun rezultat.

Dar soarta mi-a surâs, așa cum nu o dată s-a întâmplat în asemenea intermezzo-uri comice. În anticameră dădui nas în nas eu un ofițer de același grad, de data aceasta însă un adevărat marinar, căpitanul[6] Mopaw! El desfăcu larg brațele, spunându-mi:

– Te felicit, dragul meu!

PREGĂTIREA ȘTIINȚIFICĂ

Am sosit la Monaco în 19 octombrie și ne-am prezentat la Muzeul oceanografic solicitind înscrierea mea printre cercetătorii care dispun de laborator.

Am fost primit de Ol Bellok, director adjunct, care a manifestat totdeauna cel mai mare interes pentru experiențele mele și multă prietenie și am obținut în aceeași zi toate condițiile pentru a-mi continua cercetările. M-am pus de îndată pe lucru, cu înfrigurare.

Trebuie să arăt aici pe scurt ceea ce se știa și ceea ce se credea că se știe în materie de naufragiu, în momentul în care m-am apucat de lucru.

Sunt două feluri de naufragii: naufragiul în apropierea coastelor și naufragiul în larg. Din cei 200 000 de naufragiați anuali, ceva mai mult de jumătate reușesc să ajungă pe coastă. Salvarea acestor naufragiați cade în sarcina minunaților salvatori ai societăților de ajutorare a naufragiaților.

În largul mării lucrurile nu se petrec la fel. Dacă 50 000 de oameni se înecă în fiecare an îndată după catastrofă, ce se întâmplă oare cu cei 50 000 care izbutesc să se mențină pe ambarcațiile de salvare? Și aici se prezintă două cazuri. Eu împart navele în două categorii: cele care sunt în contact radiotelegrafic permanent cu uscatul, care comunică în tot cursul călătoriei. Acesta e cazul pacheboturilor și al marilor nave de război. Dacă una din aceste nave se scufundă, toată lumea cunoaște, cu aproximație de câteva mile, locul unde s-a produs catastrofa și ajutoarele sosesc foarte repede. Așa s-a întâmplat cu ”Titanic”. Va fi de ajuns să li se dea o doză de curaj ca să aștepte liniștiți sosirea vaselor de salvare. Ei nu

---

[6] Căpitan de navă în marina franceză = căpitan de rangul 1 în marina română. Grad echivalent cu cel de colonel în armele terestre. — N.R.

trebuie să aibă grijă, timp îndelungat, de hrană și de apă.

Mai există și o altă categorie de nave, care n-au decât legături ocazionale cu uscatul, contacte mai mult sau mai puțin rare, la fiecare 6, 12 sau uneori chiar 24 de ore. De la ultima comunicare făcută ele parcurg un drum destul de lung și deci nu se cunoaște locul unde s-a petrecut catastrofa. De aceea e aproape cu neputință să se afle bărcile cu supraviețuitori. Acesta e cazul navelor nu mite „vagabonde", mari șalutiere, mari cargoboturi și, în general, navele de pescari.

Prin experiența mea voiam să aduc un ajutor eficace tocmai acestei categorii de naufragiați. Ce se face oare acum pentru ei?

Mă simțeam copleșit la gândul că asemenea oameni sunt dinainte considerați ca pierduți. Cel mult, și numai în cazurile cele mai bune, abia dacă sunt căutați timp dc zece zile. Aceste cercetări rămân, de fapt, fără niciun rezultat din cauza neputinței de a se face un reperaj exact în largul mării. După zece zile, unele „norme" ale civilizației noastre spun că cercetările nu mai pot fi continuate. Se socotește, în orice caz, că după zece zile în largul mării nu mai există nicio speranță de a-i găsi în viață pe cei scăpați dintr-un naufragiu. Explicațiile date arată că nici omul și nici echipamentul nu pot rezista mai mult în aceste condiții. Atunci, trebuia să se dea speranță acestor nenorociți! Câteva mii de văduve mai puțin în fiecare an! Iată un țel pentru care merita să fie riscată o singură viață!

*

Așadar, m-am pus să alcătuiesc o bibliografie completă asupra:

a) naufragiilor anterioare și învățămintelor care decurg din ele,
b) întreținerii vieții supraviețuitorilor după naufragiu,
c) peștelui și compoziției sale,
d) felului de a-l pescui,
e) vânturilor și curenților favorabili.

În același timp am început să fac asupra mea, în laborator, încercări de alimentare cu ceea ce poate găsi un naufragiat.

Van Heinsbergen, care s-a asociat scopului meu, a început și el să experimenteze diferite tipuri de vase de salvare.

Trebuia să studiem totul.

Timp de șase luni am trecut de la analiza chimică a apei de mare la cercetarea varietăților de plancton și am muncit din greu la studierea compoziției chimice a peștilor. În experiențele mele trebuia să plec de la ipoteza că o barcă de salvare e aprovizionată cu toate cele necesare, dar numai în mod pur teoretic, deoarece, în fapt, tot ce putea să dispară din ea dispărea chiar în momentul când aceste obiecte se dovedeau cu adevărat necesare.

Încă din prima zi am găsit un serios sprijin științific în „Buletinul Amicilor Muzeului oceanografic" recent apărut. E vorba de o scurtă comunicare făcută la Academia de Științe, în ziua de 17 decembrie 1888, de principele Alberl I de Monaco, fondatorul acestui Muzeu oceanografic.

Rezultă din aceste fapte că echipajul unei ambarcații abandonate fără alimente în Atlanticul de Nord sau într-un alt loc din mările temperate și calde ar putea evita

moartea prin inaniție dacă ar avea, cel puțin în parte, următorul echipament:

1° Una sau mai multe plase din etamină cu o deschidere de unu până la doi metri, legate de o saulă[7] de douăzeci de metri lungime, pentru a recolta fauna pelagică liberă sau pentru a aduna ceea ce se găsește prin mănunchiurile de sargase;

2° Câteva saule de cincizeci de metri, terminate fiecare cu câte trei brațe[8] de fir de alamă întărită, pe care sunt fixate cârlige mari cu nadă artificială pentru toni[9];

3° O ostie[10] mică, pentru a harpona vreun meru[11] de pe lângă epave și câteva cârlige lucitoare pe care aceștia le înghit uneori chiar și fără nadă;

4° Un harpon[12] pentru animalele mari care urmăresc epavele.

Cele enumerate mai sus pot, în majoritatea cazurilor, să prelungească viața navigatorilor naufragiați până le vine primul ajutor.

Trebuia să se stabilească, așadar, o rație alimentară necesară și suficientă și trebuia să se arate că marea o oferă în orice caz.

Care sunt, în fond, elementele ce pot fi găsite întotdeauna în mare? Apa de mare, peștele și planctonul[13].

În ceea ce privește compoziția apei de mare, un litru conține în medie[14]:

$NaCl$ – 27.3 g ; $MgCl_2$ – 3.4 g ; $MgSO_4$— 2.0 g ; $CaSO_4$ – 1.3 g
KCl – 0.6 g ; $CaCO_3$ – 0.1 g ; H_2O – 965,3 g

Analiza peștilor din speciile pe care le puteam întâlni în timpul călătoriei mele a stabilit următoarele cifre privitoare la cele trei elemente de bază ale alcătuirii lor[15]:

---

[7] Parâmă subțire, cu diametrul de 15—20 mm. întrebuințată în marină. — N.R.

[8] Măsură marinărească de 1.62 m. — N T.

[9] *Thunnus Thynnus*. pește mare (atinge 3,5 m în lungime și 700 kg în greutate) din familia scombroidelor, răspândit în aproape toate mările. — N. T.

[10] Furcă cu doi sau trei dinți, cu care se vânează pește. — N- T.

[11] *Polyprion Cernium*, pește acantopter din ordinul percomorfilor. întâlnit în aproape toate mările globului. — NT.

[12] Săgeată lungă și tare, foarte ascuțită, fixată de un mâner, cu care se vânează animalele marine mari. — N.T.

[13] Planctonul e format din milioane de ființe mici, aproape microscopice, care se găsesc în toate apele sărate sau dulci. El se împarte în două grupe mari ; zooplanctonul. care cuprinde microorganismele animale și ouăle peștilor, și fitoplanctonul. care cuprinde micile alge minuscule (planctonul vegetal). Importanța biologică a acestui plancton e uriașă, dacă n-ar fi decît faptul că e singura hrană a balenei, cel mai mare mamifer existent. — N.A.

[14] După Jean Rouch. Traité d'océanographie physique (éd. Flammarion).

[15] După Creach, Les protides liquides du poisson. N.A.

Denumirea peștilor	Cantitatea de apă în %	Protide în %	Lipide în %
Raia[16]	82.2 — 76.8	24,2 - 18,22	1,6 - 0,1
Rechin[17]	68,0	15,2	16,0
Dorada[18]	78.89 — 77,00	19,00 – 17,25	3,31 — 1,0
Castaniola[19]	78,90	18,42	0,34
Sardea[20]	78,34	21,00— 16,3	12,00 - 2,0
Anșoa[21]	76,19	21,92	1.11
Bonita[22]	69.17 — 67.5	24,00— 18,52	12,46 — 7.0
Meru	79,94 — 77,00	19,96— 18,53	2,50 — 0,84
Pești zburători[23]	75,6	19,5	3,9
Macrou[24]	74,27 — 68,84	23,10 - 17,59	8,36 — 5,14
Ton	58,5	27,0	13,00
Icre de pește	de la 48,8 la 78,31	de la 11,50 la 45,9	de la 1,16 la 16,2

În ceea ce privește planctonul, compoziția lui e, bineînțeles, cu mult mai variată. Pe deasupra, el e și mult mai puțin studiat. De aceea m-am ocupat anume de plancton, căutând să găsesc în el elementele care îmi mai lipseau.

Mă găseam în situația unui om căruia i se dau materiale în cantitate limitată și căruia i se spune: „Cu asta trebuie să construiești o casă”. Și eu am construit.

Înainte de toate, omul trebuie să bea; oricine știe că apa este mai importantă

---

[16] Pești plați din clasa selacienilor, ordinul hipotremelor, cu multe specii trăind în toate mările. N.T

[17] Pește plagiostom din clasa selacienilor, subordinul squalilor, răspândiți în toate mările globului și comportând o mulțime de specii. Unii din ei atacă omul.N.T.

[18] Nume curent dat mai multor specii de pești din toate mările globului (Pagelius breviceps, Pagrus orphus etc.).N T.

[19] Brama Raii, pește din familia braminelor, întâlnit în Marca Mediterană și Oceanul Atlantic. N.T.

[20] Pește mic din genul alozelor, familia clupeidelor (Alosa sardina), întâlnit în Oceanul Atlantic și în mările ce comunică cu acest ocean. N. T.

[21] Sau Hamsia, pește mic (circa 10 cm) din familia clupeidelor (Engraulis enchrasicolas), cu specii populând toate mările globului. N. T.

[22] Nume dat unor scombroizi mari din Marea Mediterană și Oceanul Atlantic, pălămidei și tonului (Pelamys sarda, Thynnus pelamys). N.T.

[23] Pești cu aripioare pectorale foarte dezvoltate, care le permit să sară din apă și să planeze câtva timp. Aparțin speciilor Exocetus sap Dactylopterus.N.T.

[24] Scrumbia albastră, pește acantopter din familia scomberidelor, cu specii răspîndite în mările calde și în cele europene (Scomber scomber). N.T.

decât hrana; dacă o dietă de zece zile fără niciun pic de apă înseamnă moarte sigură, poți trăi treizeci de zile fără mâncare, cu condiția să bei apă.

Dar unde găsim apă dulce? M-am convins curând că peștele mi-o va pune la dispoziție în cantități mai mult decât îndestulătoare.

Tabelele de compoziție arată că între 50 și 80% din greutatea peștelui o constituie apa. Iată, așadar, lichidul care mă va apăra de sete, căci e vorba de apă dulce.

Vi s-a întâmplat vreodată să consumați un pește de mare căruia o gospodină neglijentă a uitat să-i pună sare? N-are absolut niciun gust. Într-adevăr, carnea de pește – conform analizei – conține mai puțină sare (clorură de sodiu) decât carnea mamiferelor.

Există câteva excepții asupra cărora vom reveni când vom vorbi despre albumine. Așadar, dacă reușesc să extrag lichidul din pești, 3 kg de pește zilnic îmi asigură această nevoie. Nu-mi rămânea decât să extrag lichidul, dar această problemă depășea cadrul cercetărilor de laborator.

Ce s-ar întâmpla însă dacă n-aș pescui? După cum se va vedea, aceasta e soarta naufragiaților în primele trei-patru zile de după catastrofă. Dacă omul nu bea, în vreo zece zile survine moartea prin deshidratare. Orice reluare a alimentării cu apă care n-ar corespunde decât rației zilnice obișnuite ar menține individul în starea corespunzătoare zilei când s-a făcut reluarea băutului, dar nu i-ar reda hidratarea necesară pentru o existență normală. Este, așadar, important să te menții în primele zile, în zilele când n-ai pește, în starea de hidratare obișnuită, și pentru aceasta se poate bea apă de mare.

Apa de mare e primejdioasă, o știe toată lumea: băută în cantități mari, duce la moarte prin nefrită. Ce e de făcut în cazul acesta? Soluția rezultă din simpla citire a formulei apei de mare: ea arată că elementul cel mai important e clorură de sodiu (sare de bucătărie). Voi consuma deci rația zilnică de clorură de sodiu luând-o din apa mării. Aceasta îmi îngăduie să absorb 800 până la 900 de grame de lichid sărat. Singurul lucru de care trebuie să se țină seama e concentrația de sare în organism. E necesar ca ea să nu întreacă posibilitățile glomerulelor lui Malpighi[25]. Ingerarea de apă de mare nu trebuie să depășească cinci zile, căci la capătul acestor cinci zile se ivește amenințarea nefritei.

„Ce te faci însă cu celelalte săruri existente în apa de mare?" ar putea să mă întrebe scepticii. Pot să răspund însă și la această întrebare! La 800 de grame de apă de mare se găsește:

— Aceeași cantitate de magneziu ($MgCl_2$) ca într-un litru de apă minerală de Salies (3,4 g);

---

[25] Glomerulele lui Malpighi sunt de fapt filtrele prin care trec sărurile prin rinichi. în caz de saturare a organismului cu săruri minerale, această parte a rinichilor lucrează deosebit de intens. Toată greutatea constă în stabilirea timpului cât acest filtru va putea să lucreze fără greș. — N. A.

— Aceeași cantitate de sulfat de magneziu (MgSO4) ca într-un litru de apă minerală de Montmirey (2 g);

— Aceeași cantitate de sulfat de calciu ($CaCO_4$) ca într-un litru de apă minerală de Contrexéville (1.3 g);

— Aceeași cantitate de clorură de calciu ca într-un litru de apă minerală de Bourbon (0.6 g):

— Aceeași cantitate de carbonat de calciu ($CaCO_3$) ca într-un litru de apă minerală de Vichy Grande-Grille (0,1 g).

În felul acesta, problema băutului era. După cât se pare, rezolvată. Puteam să mă ocup de alimentația propriu-zisă.

Mai întâi, era necesar să găsesc o cantitate brută de alimente care să ofere numărul de calorii necesare și să le repartizez just în cele trei mari familii de alimente: protide, lipide și glucide.

Tabelele de compoziție a peștilor arată clar că, din punct de vedere cantitativ, proteinele sau substanțele azotoase se găsesc în cantitate mai mult decât necesară; la fel și lipidele (substanțele grase).

Lucrul se complică însă datorită faptului că organismul omenesc e capricios: el are nevoie de anumite substanțe. Unele din ele, de pildă aminoacizii, nu pot fi înlocuite cu nimic altceva.

Aceste substanțe sunt numite de medici substanțe dinamice. În organismul omenesc ele sunt în număr de zece[26]. Și peștii trebuiau să ni le ofere pe toate. Iată în ce cantități se găsesc aceste sub stanțe în diferitele specii de pești:

Denumirea peștilor	**Aminoacizii în ordinea în care au fost dați în nota 26**								
Macrou	5.8 5.4	3,8	5.2	7.2	8.1	2.7	3.5	4.9	1.0
Hering	5.5 5.0	2.4	4.9	7.1	7.8	2.7	3.4	4.4	0.8
Sardea	5.1 5.2	1,7	4.6	7.2	8.4	2.8	3.7	4.3	1.0
Ton	5.3 5.1	5.7	1.7	7.2	8.3	2.8	3.5	4.5	1.0
Crevete	9.4 5.1	2.2	5.3	8.5	8.5	3.4	4.5	4.1	1.0

Trebuie să mai adaug că eram nevoit să mă feresc de anumite substanțe dăunătoare, ca ureidele, de pildă. Ele se găsesc în mari cantități numai la peștii din

[26] Acestea sint : arghinina, histidina, izoleicina, leucina, lizina, metionina, fenilalalin, triomina, triptofan, valina. — N. A.

grupul celor cu schelet cartilaginos.

Așadar, trebuie să ne purtăm frumos cu rechinii și cu raiele.

În ce privește lipidele, trebuie lămurit un singur lucru: se găsesc oare în pești grăsimi fosforate, adică grăsimi care să conțină fosfor? Fără să întru în amănunte, să-mi fie îngăduită afirmația că asemenea grăsimi se găsesc din belșug în toți peștii.

S-a mai ivit însă după aceea o problemă complicată, o problemă capitală pentru medicii dieteticieni: ce te faci cu hidrocarburile, cu glucidele, cu zahărul? Ele pot proveni din două izvoare: fie dintr-o fabricație personală în organismul însuși al omului, fie din alimentație directă. Din păcate, izvorul exterior se arăta sărac: unde aș fi putut găsi zahărul în mare? E drept că se găsește în plancton, în special în planctonul vegetal. Dar poate oare, organismul omenesc să asimileze hidrocarburile care întră în compoziția fitoplanctonului?

Glucidele se împart, la rândul lor, în trei grupe principale:

1. Zahărul asimilat direct. El se numește de obicei zahăr C_6, pentru că molecula sa reprezintă un lanț de șase atomi de carbon. Din această grupă face parte, de pildă, glucoza.

2. Zaharidele sau zahărul C_{12} (doisprezece atomi de carbon), de pildă: zaharoza, zahărul de trestie sau zahărul de sfeclă. Zaharidele nu se asimilează direct, în schimb se hidrolizează, adică moleculele lor se împart în jumătate și formează câte două molecule de C_6 fiecare.

3. În sfârșit, polizaharidele sau zahărul C_n. aici n indică numărul atomilor de carbon din moleculă, număr care variază pentru fiecare specie, dar e totdeauna foarte mare: astfel e celuloza, care nu se disociază și nu se hidrolizează. formând o cantitate de zahăr C_6, dar care nu e asimilată de organism. Din păcate, în plancton se găsește zahăr numai din această ultimă grupă.

Se află, ce-i drept, în ficatul de pește un generator de glucoza, glicogenul, dar dacă e consumat în cantitate mare se ivește primejdia unor boli teribile, din pricina excesului a două corpuri indispensabile, dar periculoase: vitamina A și vitamina D. Trebuia, așadar, să-mi prepar singur glucidele de care aveam nevoie,
pornind de la celelalte alimente ingerate.

Această sinteză e posibilă și se realizează în mod normal plecând de ia cărnuri și de la grăsimi, dar necesită o importantă cantitate de apă: mă învârteam într-un cerc vicios; îmi trebuiau multe substanțe spre a obține apa și numai experiența pe om putea rezolva problema. Un exemplu îmi dădea totuși încredere: acela al eschimoșilor care în timpul celor șase luni de iarnă polară consumă numai carne și grăsimi. Ei nu beau decât apă de banchiză, care e sărată și se pare că nu dă loc la tulburări digestive serioase.

Mai există și alte substanțe indispensabile, dar în cantități extrem de mici: faimoasele vitamine. Aceste substanțe acționează în doze foarte mici, dar lipsa lor din organism provoacă boli grave, *bolile prin carență* sau avitaminozele. Excesul

de vitamine, pe de altă parte, provoacă și el boli la fel de grave: hipervitaminozele. Patru dintre vitamine sunt absolut necesare și nu ne putem lipsi de ele nici pentru foarte scurt timp; acestea sunt vitaminele A, B, C și D. Cât despre celelalte, limita de siguranță e mult mai mare.

Vitamina A și vitamina D se găsesc, după cum știe oricine, din abundență în grăsimile de pește (izvorul unde lumea civilizată merge ca să le caute e ficatul de pește).

Vitaminele B_1 și B_2 se găsesc și ele din abundență în carnea de pește; vitamina B_{12} cred că n-a fost încă găsită în carnea de pește, dar limita de siguranță e aici mai mare.

După ce toate aceste probleme au fost rezolvate, a rămas marea problemă a navigatorilor: scorbutul. Scorbutul este o boală prin carență, cauzată de lipsa vitaminei C, aflată în fructele proaspete. În legumele verzi și, în general, în vegetale. Absența acestei vitamine provoacă o boală gravă, scorbutul, de care se temeau grozav vechii navigatori.

Cum poate fi evitat acest pericol?

Am făcut următorul raționament: animalele se împart în două categorii – cele care fabrică acidele ascorbice și cele care le iau dinafară, prin hrana lor. Balena însă e nevoită să-și procure acidul ascorbic dinafară și ea se hrănește exclusiv cu plancton sau cu mici crustacee planctonivore. Trebuia, așadar, să găsesc vitamina C în plancton. Analiza chimică a verificat pe deplin această ipoteză.

Mă găseam în fața unui regim alimentar care părea echilibrat: aveam vitaminele A, B. C și D, indispensabile siguranței mele, iar în ceea ce privește caloriile aveam proteinele și lipidele în cantități suficiente. Am pornit deci la drum cu o singură problemă nerezolvată: rația de apă va fi oare suficientă pentru a asigura echilibrul glucidic? Trebuie să recunoaștem că întrebarea nu e fără rost.

PREGĂTIREA MATERIALA A CĂLĂTORIEI

Am băgat de seamă că-i puteam convinge ușor pe specialiști cu cifrele în mână, în vreme ce marinarii se arătau mult mai rezervați față de aceste cifre. Cei cărora le vorbeam despre studiile mele îmi răspundeau invariabil: „Totul e foarte frumos, dar numai în teorie, valabilă pentru cel închis în laborator, numai că marea e cu totul altceva; o cunoaștem noi bine”.

Trebuia să învingo piedică importantă: deznădejdea care ucide.

Lucrul acesta nu întra în cadrul problemei alimentare; dacă însă a bea e mai important decât a mânca. A da încredere omului e, prin urmare, mai important decât a bea. Dacă setea ucide mai repede decât foamea, deznădejdea ucide mai repede decât setea. „Omule, nu uita că ești și spirit!” Trebuia să mă ocup deci și de spirit.

În definitiv, cine naufragiază de obicei? Omul de știință sau marinarul? Medicul sau pescarul? aici am părăsit cu hotărâre drumurile bătătorite, iar educația

medicală și-a reluat întâietatea față de pregătirea fiziologului. Era necesar ca ipoteza mea să înceteze de a fi doar o ipoteză și să-și demonstreze utilitatea; dar pentru acest lucru nevoia unei experimentări pe viu a călătoriei se impunea cu evidență.

Cel fel de călătorie trebuia făcută? Era vorba de aflarea unui mijloc de a rămâne izolați pe mare un timp mai îndelungat decât o lună și mai scurt decât trei luni. Trebuia să urmăm un itinerar în care vânturile și curenții să ne poarte cu ei, în care

să nu întâlnim pe nimeni, pentru a nu risca să cedăm tentației, cu care prilej, în sfârșit, să putem dovedi, violentând fantezia, că viața departe de coastă e cu putință.

Așa stând lucrurile, mă adâncii în studiul navigațiilor „anormale". Îndeosebi a navigației solitare. Nu mă voi opri asupra istoricului călătoriilor izolate pe mare, destul de amănunțit descrise de prietenul meu Jean Merrien[27]. Acest studiu mi-a arătat în chip grăitor că, pentru a atrage atenția asupra expediției noastre, trebuia să traversăm un ocean; că, pentru a sta în larg timpul necesar și suficient, trebuia ales Oceanul Atlantic și că, pentru a fi siguri că vom ajunge undeva în circa două luni, fără a întâlni tentația la fiecare pas, trebuia urmată calea alizeelor, refăcând două din călătoriile lui Cristofor Columb, cea de-a doua și cea de-a patra: Spania, insulele Canare, prin largul insulelor Capului Verde, Antilele. În felul acesta evitam principalele căi maritime. Acestea trec, într-adevăr, mai spre nord pentru America de Nord și pentru Antile și mai la sud pentru America de Sud. Evitam, de asemenea, atât Marea Sargaselor, cât și zona furtunilor ecuatoriale, unde am fi pierit fără a aduce vreun folos cuiva.

În timpul acestor cercetări, am depus la Monaco o intensă activitate. Zile întregi stăteam în bibliotecă, răscolind cataloagele și extrăgând din ele, cu ajutorul bibliotecarului, domnul Comé, „rezerva de hrană" pe o săptămână înainte. Ieșeam aproape în fiecare zi în larg cu una din ambarcațiile Muzeului oceanografie, cu „Piza" sau „Eider". În sfârșit, storceam necontenit peștii cei mai feluriți, încercând să obțin cel mai bun randament cu putință, atât din punct de vedere al gustului, cât și al cantității. Până la urmă, m-am convins că pentru a obține apă e mult mai bine să storci peștii într-o presă obișnuită de fructe.

Încetul cu încetul, mă familiarizam cu ceea ce avea să devină hrana mea viitoare. Rezultatele justificau așteptările, experiențele de laborator îmi confirmau tot mai mult teoria.

A fost o întâmplare fericită că în jurul proiectului meu nu s-a făcut vâlvă aproape de loc. Presupun că la aceasta a contribuit blânda ironie și scepticismul binevoitor al celor mai mulți dintre cei care aveau cunoștință de el. Puteam să lucrez liniștit. Dar, dacă e să vorbim deschis, trebuie să spun că numai eu credeam cu adevărat în teoria mea.

Termenele fixate inițial pentru plecare se amânau mereu. La început am presupus că echipajul nostru va fi format din trei oameni: van Hemsbergen, Mecena al nostru și cu mine. Mai târziu, însă, numărul lor s-a ridicat la cinci, apoi la șase oameni. Mai întâi a fost vorba de o barcă de salvare obișnuită; acum însă cel ce ne finanța insista asupra unei soluții cu totul neobișnuite.

Vreau să mă opresc asupra acestei chestiuni, care a jucat un rol însemnat prin faptul că m-a transformat în „singuraticul cavaler rătăcitor".

---

[27] Jean Merrien, Les Navigateurs solitaires [Navigatorii solitari/ (ed. Denoel). — N. A.

Mecena al nostru a adus planurilor inițiale o mulțime de modificări. Acum, pe motiv că trebuie să pornim cu o ambarcație mai potrivită, s-a gândit să folosim un catamaran. Această ambarcație, o variantă a plutei polineziene, se compunea din două bărci în guste, unite între ele printr-o punte, și aducea, în general, foarte mult cu o bicicletă de apă, care în loc de pedale și elice avea ca forță motrice vela.

Ne-a trimis, așadar, un "model" al unui astfel de catamaran pentru a-l experimenta și a face cu el o cursă până în Corsica și înapoi. Era destul de bine lucrat… pentru plimbări de-a lungul plajei, dar numai pentru astfel de plimbări și nimic mai mult.

Zile întregi ne-am căznit, eu și cu Jean van Hemsbergen, să punem la punct o asemenea ambarcație ridicolă. Numai Dumnezeu știe cât haz au făcut localnicii de noi.

În sfârșit, într-o dimineață senină, într-una din ultimele zile de noiembrie, am fost remorcați în afara portului. Către ora 11 s-a pornit o briză ușoară. Catamaranul nostru a căpătat o viteză apreciabilă, dar la înapoiere, una din traversele laterale s-a rupt. Cu toate acestea, aveam impresia că totul se va sfârși cu bine. Trebuie să spun că ambele flotoare erau deschise deasupra, pentru ca să ne putem așeza în ele ca într-un canoe. Nerăbdători să punem la încercare stabilitatea ambarcației noastre, n-am închis capacele, și din timp în timp apa năvălea în flotorul expus valurilor. S-a întâmplat ceea ce era firesc să se întâmple: apa a inundat deodată flotorul și catamaranul nostru s-a răsturnat. În clipa aceea ne găseam în mijlocul golfului Monte-Carlo. Vântul ne-a dus spre Capul Martin, unde am atins uscatul pe la ora 8 seara. Eu am ajuns primul la țărm înot, iar după mine Jean van Hemsbergen, împreună cu catamaranul tras de un remorcher. Colac peste pupăză, în afacerea asta s-a băgat și poliția; îmi rănisem șoldul de pietrele ascuțite de pe coastă și cineva s-a grăbit să anunțe autoritățile că în pădure rătăcește un om gol plin de sânge.

Nu degeaba afirmam eu că, înainte de a mă afla peste bord de bunăvoie, trebuia să trec involuntar prin câteva naufragii.

Întâmplarea ar fi trebuit să-l convingă pe Mecena că ar fi cu totul absurd să mergem mai departe pe această cale.

Din păcate, în loc să renunțe la ideea sa, el s-a apucat să elaboreze proiectul unui catamaran de mari dimensiuni, lung de paisprezece metri, cu cabină și cambuză[28]! Era tot mai evident că scopurile și căile noastre se despărțeau din ce în ce mai mult. Ca răspuns la toate dorințele mele modeste sau la obiecțiile pe care le aduceam, auzeam într-una: e necesar să dăm acestei expediții un caracter internațional; în călătorie trebuie să plece mai multe nave deodată și, în general, n-avem nicio grabă: în sfârșit, va trebui să fie o călătorie în jurul lumii. Toate planurile noastre se transformau în utopie. Ce legătură aveau, în definitiv, asemenea

[28] Încăpere în care se păstrează alimentele pe o navă. — .N. T.

proiecte cu cei care au suferit un naufragiu?

Puțin câte puțin, în mintea mea s-a întărit convingerea că trebuie să urmăresc doar planurile noastre inițiale, să pregătesc totul și apoi să-i pun pe camarazii mei de drum în fața faptului împlinit. Îmi spuneam că atunci când nehotărâții mei colegi vor vedea că totul e gata vor fi siliți să ia o anumită hotărâre și expediția va avea loc. Până la urmă, în condițiile primitive care îi sunt necesare, mi s-a comunicat că totul va fi gata prin mai-iunie.

Am hotărât în sinea mea să-mi termin în jurul acestei date cercetările și, când va sosi echipamentul, să pornim, orice-o fi. Speram că generosul meu prieten nu va avea niciun fel de pretenții.

Spre sfârșitul lui martie, mi-am dus la bun sfârșit cercetările și munca teoretică în punctele esențiale. Colegul meu de laborator era pe atunci doctorul S. K. Kon de la Universitatea din Reading. venit la Monaco pentru a studia racii "Gambarotti"[29]. S-a oferit să-mi facă cunoștință cu anumiți specialiști, care ar fi putut să-mi comunice unele informații ce-mi lipseau.

Am plecat în Anglia și, datorită doctorului Kon, precum și doctorului Madge din Ministerul Sănătății, am avut posibilitatea să întâlnesc câțiva reprezentanți ai marinei și aviației.

Unul dintre ei, doctorul Whitingham, mi-a devenit mai târziu prieten. Aceștia mi-au precizat ce anume lucruri îi interesează și despre care lucruri se îndoiesc. În ce-l privește pe Whitingham, după înlâlnirea cu Mecena al nostru, a venit chiar la Monaco. Din păcate însă, am ratat de două ori posibilitatea de a mă întâlni cu specialistul în plancton, profesorul Mc. Kanes de la Universitatea din Cambridge, fiind nevoit să plec din Anglia fără să-l fi văzut. Scurta mea călătorie în Anglia a avut urmări cu totul neașteptate. La vama din Calais, unul dintre funcționari m-a întrebat:

– Ei, o să navigați iar prin Canalul Mânecii?

Am izbucnit în râs și i-am răspuns:

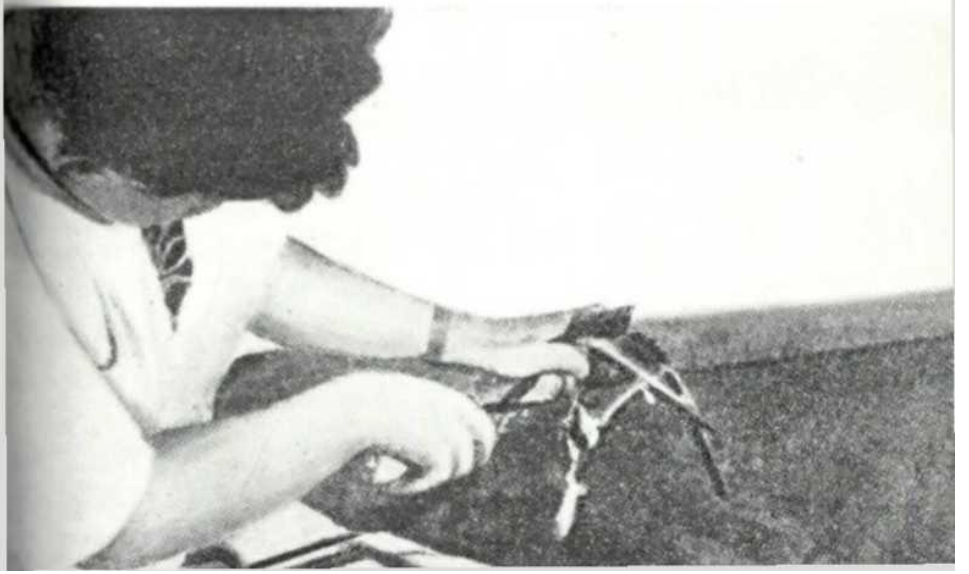
—Nici vorbă de așa ceva! Acum voi naviga în Oceanul Atlantic!

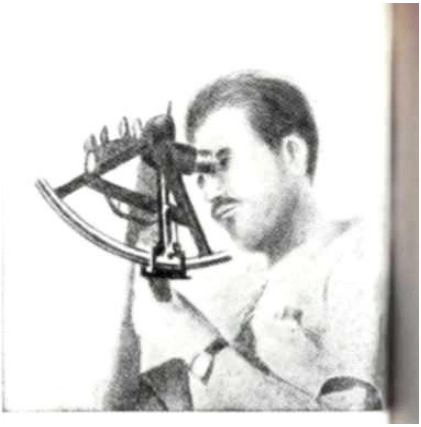
N-a dat crezare vorbelor mele și a izbucnit și el în râs. Mai târziu însă, după ce s-a mai gândit la cele ce i-am spus, și-a zis: „Și de ce nu?", comunicând toate acestea redacției unui ziar britanic.

---

[29] ..Gambarotti". raci mici din zooplancton. unul din principalele elemente de hrană ale balenei. După câte știu, ei apar la suprafața mării numai între Menton și Capul Martin.- N.A.

Tehnica „stoarcerii" peştelui şi a extragerii sucului.





Jack Palmer în timpul folosirii *sextantului*

Alain Bombard în laboratorul său din Monaco. In mâna stângă are presa pentru extragerea lichidului din peşte iar în mâna dreaptă sticla în *care se afla acest lichid.*

Iată cum proiectul nostru a devenit în curând de notorietate publică. În laboratorul meu de la Monaco și-a făcut apariția un gazetar și după aceea au început să apară în ziare articole care de multe ori denaturau grosolan adevărul. Din toată chestiunea s-a făcut până la urmă o asemenea ciorbă, încât bucătăria unui alchimist începător ar fi părut, prin comparație, o jucărie de copil. Exagerările nu mai conteneau. A început să se vorbească despre „primul premiu al Muzeului Bornbard", despre „profesorul Bombard" etc. Toată această vâlvă aducea mult a reclamă de bâlci și începuse să mă stânjenească.

Dar orice rău e spre bine! Voluntarii au început să se prezinte cu grămada și nu-mi mai era teamă că va trebui să fac singur călătoria. Întrucât n-aveam intenția să plec fără van Hemsbergen, nu-mi mai lipsea decât o singură persoană pentru a completa echipajul de trei persoane pe care-l prevăzusem.

Într-o bună zi, își făcu apariția la hotel un englez înalt, roșcovan, flegmatic și calm, care își oferi serviciile. E vorba de Herbert Muir-Palmer, cetățean al Republicii Panama, cunoscut mai bine sub numele Jack Palmer. Era un excelent navigator,

care făcuse o călătorie de la Panama la Cairo, traversând Atlanticul. Cel puțin așa susținea el. După această ispravă, împreună cu soția, a făcut drumul de la Cairo la Monaco pe micul său iaht de 10 m, „Hermoine", trecând pe la Cipru, Tobruk și prin strâmtoarea Messinei. Se afla la Monaco de aproape un an, fără un ban, așa cum se întâmplă adeseori multor călători. I-am înfățișat proiectele mele: să ne situăm în aceleași condiții ca și naufragiații, cu o ambarcație asemănătoare, fără alimente și fără apă, pentru a demonstra lumii că supraviețuirea e totuși cu putință în asemenea condiții. Nevoind să se angajeze cu ușurință, îmi ceru un răgaz de câteva ore pentru a medita serios. După puțin timp se înapoie și îmi spuse scurt:

„Dr. Bombard, I am your man"[30].

Zi de zi îmi devenea tot mai simpatic. Eram bucuros de această "descoperire". Deocamdată ne aflam încă pe uscat. Nu mă puteam împiedica însă să mă întreb mereu, fără voia mea: "Ce se va întâmpla când ne va fi foame? Nu ne vom ataca unii pe alții? Știu cum se va comporta Hemsbergen. Dar Palmer?"

Pentru aceste motive, în loc să plecăm direct dc la Tanger sau Casablanca, ne-am hotărât să facem o experiență în Mediterana. Această mare, cu aparențe înșelătoare de lac, trebuia să ne slujească pentru a pune la încercare materialul și oamenii. Cu cât va fi mai puțin îngăduitoare, cu atât ne va fi mai de folos. Vom ști în acest fel ce ne așteaptă și vom fi pregătiți să înfruntăm Atlanticul.

Revenind la proiectele mele inițiale, mă înțelesesem cu constructorul lui „Hitch-Hiker" să realizeze o ambarcație similară, dar mai mare. Tratativele însă se prelungeau. Primeam din toate părțile cereri, mai mult sau mai puțin serioase, ca să fiu însoțit. Ziariștii mă asaltau.

Printre scrisorile primite, unele erau de-a dreptul delicioase, altele, în schimb, cu totul stranii. De pildă, un oarecare îmi propunea să-l iau cu mine din considerente pur gastronomice: în caz de nereușită a expediției, se declara dinainte de acord să-l mănânc.

Un altul mă informa că a încercat de trei ori să se sinucidă, dar fără rezultat, iar acum încerca să facă parte din expediție, socotind că am descoperit cel mai sigur mijloc dc a ajunge pe lumea cealaltă.

Al treilea îmi propunea în calitate de pasageră pe soacră-sa, implorându-mă să încep salvarea celor ce se înează în primul rând cu familia lui, care se ducea la fund din cauza acestei suave creaturi.

Ca să nu mai vorbesc despre cei care mă întrebau cum să-și stropească florile cu apă de mare, căci eu afirmasem că apa de mare potolește setea! Sau despre cei care, fără să pună prea multe condiții, se străduiau să-mi vâre pe gât, cu titlu de experiență, tot felul de echipamente mai mult sau mai puțin perfecționate.

---

[30] Doctore Bombard, sunt omul dumitale. – N.T.

Joi 15 mai am primit un telefon de la Jean-Luc de Corbuccia, care a devenit mai târziu unul dintre prietenii mei cei mai devotați. Se oferea să-mi editeze viitoarea carte și-mi propunea semnarea unui contract, grație căruia îmi puteam recupera toate cheltuielile expediției; nevastă-mea putea să aștepte astfel liniștită întoarcerea mea.

La 17 mai am plecat la Paris, unde, după o scurtă întrevedere furtunoasă cu constructorul, am obținut ambarcația care avea să poarte numele „L'Heretique". M-am întors triumfător la Monaco cu „transatlanticul" meu.

În sfârșit, tocmai în momentul când mulți începeau să se îndoiască că expediția va avea loc, puteam ieși în larg. I-am chemat telegrafic pe van Hemsbergen și pe Mecena al nostru. Acesta din urmă a sosit în ajunul plecării, declarându-ne:

— E cea mai frumoasă zi din viața mea! Azi e ziua mea de naștere și totodată ziua plecării. Van Hemsbergen e reținut, dar îl voi înlocui eu.

Mi-a trebuit mult timp să-i demonstrez, că cele 152 de kilograme ale lui ar stânjeni oarecum călătoria noastră cu un vas atât de fragil și că ne va fi mult mai folositor dacă va rămâne pe uscat și se va ocupa de pregătirea etapei următoare a expediției.

Toate pregătirile erau gata pentru plecarea fixată pe ziua de 24 mai.

Constructorul, aeronautul Debroutelle, controla pentru ultima dată, în portul Monaco, barca noastră pneumatică.

Această barcă-plută pneumatică avea 4,65 pe 1,90 metri. Ea întrunea condițiile necesare pentru o expediție ca a noastră: un fel de cârnat de cauciuc ce se putea umfla, în formă de potcoavă foarte ascuțită, ale cărei extremități erau unite la pupa printr-un panou de lemn. În felul acesta puteam evita frecarea, fatală unui perete de cauciuc, pe care ar fi pricinuit-o saulele de pescuit.

Pe fundul de cauciuc se afla o podea subțire de lemn.

Ambarcația noastră nu conținea niciun element metalic. Flotoarele erau împărțite în compartimente etanșe prin patru pereți transversali, care puteau fi deschise și închise separat, după dorință. Se va vedea în cursul călătoriei cât de utilă a fost această dispoziție.

Fundul ambarcației era în mod practic plat. O creastă centrală rigidă o împărțea în sensul lungimii, formând în acest fel două curburi, care, lucrând ca două ventuze, sporeau aderența la apă, fără însă ca prin aceasta să prezinte o rezistență la valuri.

Propulsia era asigurată de o velă pătrată de circa 3 metri pătrați. Din păcate, avea însă cusurul că era învergată[31] pe un catarg așezat prea spre prova[32], ceea ce o împiedica de a veni în vânt[33]. Cu toate acestea, putea executa unele manevre

---

[31] Fixarea pe un arbore sau pe o vergă. — N.T.

[32] Partea dinainte a unei nave. — N. T.

[33] Posibilitatea unei nave cu vele de a folosi pentru propulsie un vânt suflând înaintea traversului, spre prova. — N. T.

grație celor două derivoare[34] instalate în ambele borduri la o treime, de la prova. Cele două plăci metalice erau necesare, în special, pentru a se trage barca pe uscat.

Mai rămânea să obțin permisul de navigație. S-ar putea crede că era vorba de o simplă formalitate. Lucrurile s-au petrecut însă altfel decât mi-am închipuit. Și o vreme am avut toate motivele să mă tem că expediția va eșua din cauza acestui permis.

Abia cu câteva zile înaintea plecării am aflat cu mirare că Tribunalul departamentului Nord m-a condamnat în lipsă la o amendă de 2 000 de franci pentru încălcarea regulilor de navigație în largul mării. M-am urcat imediat în tren și am plecat să fac apel împotriva acestei sentințe și să mă dezvinovățesc.

Al doilea act din ceea ce eu numesc "intermezzo-ul comic" s-a desfășurat într-o atmosferă solemnă la tribunalul penal. Eram învinuit că, fără să posed permis de navigație, am ieșit în largul mării cu o ambarcație etichetată drept „barcă de agrement".

Am cerut cuvântul:

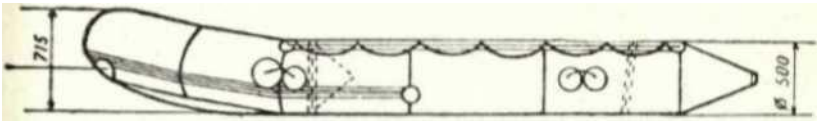
— Domnule judecător, în primul rând mă miră faptul că am fost tras la răspundere numai eu, deși n-am fost decât un pasager în barca ce era condusă de proprietarul ei. În al doilea rând îmi permit să vă întreb: în caz că aș fi solicitat un permis de navigație, l-aș fi obținut?

— Nimeni nu v-ar fi interzis o călătorie în largul mării. Și nici nu v-ar fi dat un asemenea permis. El nu este obligatoriu.

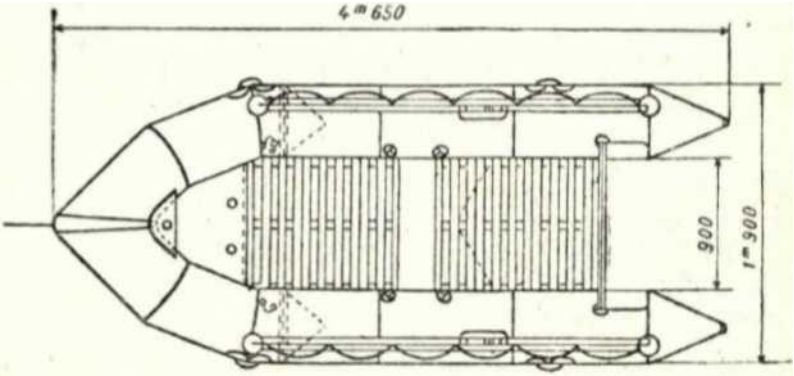
— În cazul acesta…

În momentul acela însă, ca un spiriduș care iese din cutie, domnul substitut de procuror sări ca ars. Până atunci nu deschisese gura, dar acum izbucni în schimb într-un discurs fulminant, și plin de venin:

— Consider de datoria mea să atrag atenția tribunalului asupra faptului că inculpatul constituie o amenințare la adresa societății. Cu exemplul lui nefast poate să atragă după sine și să ducă la pierzare mulți tineri. A fost condamnat în lipsă la 2 000 de franci amendă. În realitate însă a săvârșit de două ori contravenția și de aceea insist ca suma amenzii să fie dublată!



[34] Piesă de lemn sau metal care poate fi coborâtă în apă, pentru a mări astfel stabilitatea unei ambarcații. — N. T.



— Domnule judecător, în momentul de față mă pregătesc să plec într-o expediție care, după câte se pare, va avea o importanță mondială. Vă rog ca, atât pentru mine cât și pentru dumneavoastră, să mă achitați.

— După cum se știe, inculpatul a venit de la Monaco. Iar de acolo până la Marsilia nu e departe[35]. E un mucalit. Expediția de care pomenește nu există decât în imaginația lui.

După aceasta tribunalul se retrase pentru a delibera și mă condamnă la două amenzi a 1 000 de franci fiecare, formulând sentința în felul următor: “Pentru încălcarea regulilor de navigație în largul mării, constând în aceea că inculpatul a folosit, pentru a pluti în largul mării, o barcă de agrement". Nu mai aveam timp de pierdut și m-am întors la Monaco.

Acolo am avut o întâlnire nenorocită, care era cât pe-aci să dea toată expediția peste cap.

Într-o zi veni la mine un bărbat ca de vreo treizeci de ani, destul de prezentabil, cu înfățișarea tipică a unui reporter american.

Cu o grabă și o familiaritate proprie ziariștilor, el se pregăti să-mi ia un interviu, punându-mi dintr-o dată întrebarea:

Aveți vreun aparat de radio-emisie?

— Nu.

— Nu? Atunci să mulțumiți lui Dumnezeu că v-ați întâlnii cu mine! vă fac eu rost de un emițător.

Și în timp ce mă uitam cu mirare la neașteptatul meu binefăcător, neîndrăznind încă să-mi cred urechilor, el continuă:

---

[35] Aluziile la acest oraș se referă la reputația locuitorilor lui de a înflori, de a exagera și chiar de a minți cu ușurință. — N. T.

— Ne interesează foarte mult experiența dumneavoastră. Dar știți că instalarea unui aparat de radio-emisie-recepție pe o ambarcație ca a dumneavoastră ridică o serie întreagă de probleme tehnice complicate? Am dori să le dezlegăm, bineînțeles, cu ajutorul dumneavoastră. Sunteți de acord? Vă surâde un asemenea proiect?

M-am repezit să-i strâng mâna, manifestându-mi recunoștința în toate chipurile.

— Trebuie să obțineți autorizația de emisie din partea autorităților principatului. Acesta este lucrul cel mai complicat. Imediat ce veți avea semnalele oficiale, suntem gata să venim la dumnevoastră.

— Dar… în cazul acesta, aș dori să primesc aparatul cât mai curând. Instalarea lui se pare că ne va da destulă bătaie de cap.

— Puteți avea toată încrederea în noi.

Și cu aceste cuvinte plecă.

Nespus de bucuros, m-am adresat cu o cerere autorităților principatului Monaco, rugând să urgenteze rezolvarea. Autorizația am primit-o în mână la 23 mai, dar întrucât răspunsul favorabil îmi fusese dat mai înainte, am putut să-i comunic reporterului meu încă din ziua de 20 mai.

Cu patru zile mai înainte, la 16 mai, fusesem la Paris și îi povestisem acolo toate acestea lui Jean-Luc. Mă așteptam la o explozie de entuziasm, dar el s-a arătat foarte rezervat.

— Știi tu oare ce greutăți sunt legale de o asemenea instalare? m-a întrebat el. Știi că pentru a stabili legătura peste ocean, la o distanță de 3 000 de kilometri, cu ajutorul unui emițător-receptor slăbuț, trebuie să fii un adevărat radiotehnician sau cel puțin un radioamator cu experiență?

— La drept vorbind, mă gândisem și eu la asta. L-am și prevenit pe reporterul meu că nu mă pricep de loc la radio.

— Cu atât mai bine! mi-a răspuns el.

Am plecat de la Paris după ce creasem o stare de neliniște. Jean-Luc, după multă chibzuială, s-a adresat lui Jean Ferré din Asociația franceză a radioamatorilor, cerându-i sfatul.

În timpul acesta eu eram plin de încredere. Pe atunci încă nu știam că va trebui să mă descurc fără radio. Dar nu-mi pare rău.

În orice caz. Am câștigat doi prieteni credincioși.

La 22 mai Jean Ferré îmi telefona de la Paris. Indignarea lui nu se putea compara decât cu neobosita lui curiozitate.

— Ce lămpi are aparatul dumneavoastră? Ce tip de antenă? Ce generator de energie? Pe ce unde veți lucra? Ce fel de receptor aveți?

Încurcat de propria mea ignoranță, mă limitai să-i răspund:

— Am încredere în ei.

— Dar vă e cunoscut – mă întreabă el – că până și profesioniștilor le trebuie luni de zile de pregătiri preliminare pentru rezolvarea unei asemenea probleme? Vă e cunoscut că, până și nouă, amatorilor, obișnuiți să ne rezumăm la cele mai modeste mijloace și să lucrăm în condițiile cele mai improprii, ne trebuie cel puțin două

săptămâni pentru instalarea și punerea la punct a unei aparaturi existente? Suntem în 22 mai. Vreți să plecați în ziua de 24. Și nu aveți încă nimic? Sunteți pur și simplu dement!

Și trânti receptorul.

Îl sunai de îndată pe radioreporterul meu:

— Grăbiți-vă! Plecarea e în ziua de douăzeci și patru…

— Știm, dragă doctore. Aveți toată încrederea!

La 23 mai îi întâlnii pe peronul gării pe Corbuccia și pe Ferré.

Acesta din urmă, în loc de salut, îmi agită pe dinaintea nasului o coală de hârtie, pe care era scris la mașină:

„Președintele Asociației franceze a radioamatorilor îl deleagă pe Dl. Jean Ferré F 90v[36] să se pună la dispoziția doctorului Bombard, pentru ca, împreună cu acesta, să studieze problemele tehnice de comunicații radio în timpul expediției sale. Dl. Ferré trebuie să-l țină la curent pe doctorul Bombard în privința tuturor măsurilor luate, pentru ca această experiență să aibă loc, deoarece prezintă un interes de prim ordin pentru radioamatori, atât din punct de vedere tehnic cât și din punct de vedere sportiv.

Semnat: *Marcheville! F8NH".*

Toată întorsătura acestei povești m-a uimit. Mi s-a explicat atunci că e vorba de un caz excepțional. O asemenea experiență nu se mai făcuse, într-adevăr, niciodată. Aparatul trebuia să fie. Așa dar, o capodoperă a gândirii tehnice, în primul rând din punct de vedere al izolării perfecte de apă și de umezeala ce se poate condensa, iar, în al doilea rând, trebuia ca această izolație să nu-mi încurce și să nu-mi îngreuieze barca. Pe de altă parte, aparatul trebuia să aibă o sursă sigură de alimentare și să lucreze cu orice antenă, pe toate lungimile de undă. Pentru o astfel de emisie și recepție trebuia să fii un radiotelegrafist încercat, ori să fii în posesia unui aparat de recepție-emisie foarte complicat.

— Știți, oare nu mai contenea Jean Ferré – că din cauza neregularităților propagării undelor scurte va fi necesar, la stabilirea legăturii, să treceți toată banda de la zece până la patruzeci de metri? La anumite ore nu se poate auzi nici măcar un emițător de o sulă de mii de wați putere, iar al dumitale are cel mult zece!

Nu rămânea decât o soluție: să-i atragem în această afacere pe radioamatori. Poale că, datorită priceperii lor de a capta și a descifra până și cele mai slabe indicative, vor reuși să mă audă.

Doar pe tot globul pământesc sunt acum două sute de mii de asemenea radioamatori! Avertizați de stațiile de radio franceze, două sute de mii de amatori

---

[36] Fiecare radioamator primește de la Direcția Radiodifuziunii un indicativ personal. Indicativele franceze încep cu litera F. Indicativele radioamatorilor din Monaco încep cu cifrele Z. A. 9. — N. A.

mă vor asculta zi și noapte.

Nu știam cum să-mi exprim recunoștința față de acești două sute de mii de voluntari care vor urmări neîncetat semnalele mele.

— Hm! ca să mă conving ce urmări vor avea, trebuie mai întâi să cercetez aparatul dumneavoastră.

Mă reped din nou la telefon. La celălalt capăt al firului mi se răspunde:

— Nu vă neliniștiți, totul va fi în ordine! Sosim mâine dimineața.

În clipa aceea Jean Ferré îmi ia receptorul din mână:

— Știți ce greutăți vă așteaptă?

— Desigur.

— Pe ce antenă contați?

— Antena o vom fixa de catarg.

— Dar*, L'Hérétique"* n-are decât un catarg de doi metri înălțime! Cu o astfel de antenă nu va putea lucra niciun transmițător.

—???

— Poate că vă decideți la o antenă legată de un balon sau la o antenă telescopică.

— Desigur, desigur!

— Dar ce fel de receptor aveți?

— În privința aceasta să n-aveți nicio grijă.

— Pe ce unde veți lucra?

— Zece megacicli (treizeci de metri).

Aceste informații au fost neîntârziat transmise telegrafic, domnului Marcheville. Președintele radiodifuziunii franceze, care a răspuns îndată: "30 de metri WWV punct. Nu înțelegem nimic".

Noi înțelegeam și mai puțin. WWV e stația de radio a Centrului național de informații de la Washington, desigur bietul meu aparat n-ar fi răzbit niciodată prin aceste emisii puternice, care răsună pe aceeași lungime de undă.

Iar chemăm la telefon pentru a auzi același răspuns:

— N-aveți nicio grijă.

Vineri 23 mai. Reprezentantul firmei a sosit la Monaco.

— Sunt trimis să fac toate pregătirile, declară el. Aparatul va fi livrat mâine.

Îi explicăm cum stă chestiunea. Exclamă mirat:

— Ei poftim, asta e bună!

N-am mai avut puterea să-i răspundem.

Convins în cele din urmă că din toată această născocire nu va ieși nimic, eram hotărât să mai telefonez o dată, să renunț la toată povestea. Și să anun| că m-am decis să plec fără radio. M-a oprit însă un gând: „Dar dacă, într-adevăr, au pregătit totul, și eu nu fac altceva decât să reduc la zero aceste străduințe ale lor?"

Vineri la amiază. N-a sosit nimeni până acum. Soția mea îl în treabă alarmată pe Jean Ferré:

Ce crezi? Am putea vorbi cu Alain?

El tăcea ca un peste. Bunul nostru prieten se zbătea ca un leu în cușcă. Se

gândea la sutele de ore necesare amatorului pentru a pune la punct un aparat de emisie-recepție și la munca pe care trebuia s-o depună radiotehnicienii pentru instalație. Aparatul însă nu sosise.

Se aude telefonul: „Sosim îndată!“ Ora 13. Ora 16. Ora 17. Amatorii din Monaco și Nisa sunt de-a dreptul uluiți de nechibzuința radiotehnicienilor elvețieni, în care ne-am pus atâta încredere.

24 mai. Plecarea e stabilită, ca și înainte, pentru ora 15. La ora 11, sosește, în sfirșit, la Monaco un grup de tehnicieni. Cum au reușit să piardă patru ore în cap pentru a parcurge doar cincizeci de kilometri?

Reprezentantul stației de radio se repede la Jean Ferré.

— Cu cine-aș putea trata încheierea unei convenții pentru exclusivitatea drepturilor?

Jean se uită la el fără să priceapă nimic. Drepturi exclusive? Ce fel de drepturi exclusive? Doar e vorba de-a ajuta doi „naufragiați“ care își riscă viața pentru a salva viețile altora!

— Mă refer la acordarea exclusivității pentru retransmiterea emisiunilor de radio. Veți înțelege îndată. Dacă voi avea dreptul exclusiv asupra acestor emisiuni, voi putea să le vând postului de radio englez sau poate chiar americanilor!

În timp ce ei discută, eu examinez aparatul. Emițătorul nu e decât o schemă goală asamblată pe o planșetă. Niciun acoperământ. Astfel de scheme sunt puse pe masă cu mare precauție până și în atelierele de radio. Receptorul: cel mai simplu, cu baterie, din acelea care se pot cumpăra oriunde poftești. Numai generatorul e cu adevărat bun.

— Dar unde e antena? întreb eu.

— Să vedeți, n-am avut timp s-o facem. Dar vă puteți folosi de o antenă legată de-un zmeu.

La amiază, Jean ne strânge pe toți la hotel.

— Uniunea franceză a radioamatorilor m-a însărcinat să vă comunic părerea mea: cu un asemenea aparat nu e posibilă nicio legătură între dumneavoastră și uscat, pentru că: mai întâi, aparatul nu este apărat de apa mării; al doilea, trebuie să fii specialist în radio pentru a te putea folosi de el. La prima rafală de vânt, la prima defecțiune ori, pur și simplu, dacă vi se rupe antena, nu veți reuși să-l puneți la punct. Aparatul va fi scos din funcțiune. Ne vom închipui că ați pierit și vom fi chinuiți de nesiguranță; al treilea, nici Bombard, nici Palmer nu cunosc alfabetul Morse, iar emițătorul e construit numai pentru emisiune radiotelegrafică.

Ca răspuns la toate acestea, radiotehnicienii protestează:

Dragă doctore, nu vă alarmați pentru astfel de fleacuri! Mai ales, nu dați ascultare acestui tânăr! Nu ne îndoim că e animat de cele mai bune intenții, dar n-are experiență. Aveți încredere în noi! Vom avea grijă de toate!

Prietenii mei sunt de-a dreptul distruși. Soția mea e neînchipuit de zbuciumată. Eu și Palmer ținem un „consiliu de război“.

Acum știm sigur că aparatul de radio nu va funcționa. Ei și!

Cu o lună înainte nici nu mă gândeam la el. Cel ce suferă un naufragiu n-are

radio. Trebuie să plecăm.

Deoarece vântul e nefavorabil, nu putem pleca decât a doua zi.

În felul acesta, radiotehnicienii mai au la dispoziție douăzeci și patru de ore.

N-am să uit niciodată ultimele cuvinte ale ziaristului care-și făcea reportajul pe bordul șalupei ce urma să ne scoală în larg la 25 mai.

— Vă vom chema prin radio! Răspundeți în felul următor: punct – da. Linie nu. La revedere, doctore! Punct – da, linie – nu. Punct – da. Linie – nu…

Altă piedică: în ultimul moment aflăm că van Hemsbergen se află în imposibilitate de-a mă însoți. Cu atât mai rău, voi pleca și singur cu Jack Palmer.

Aș fi vrut să povestesc acuma ceva despre ultima zi înainte de plecare. Din clipa în care presa a început să se ocupe de escapada noastră, cortegiul curioșilor și al ziariștilor nu încetă să crească. În scurt timp am aflat amănunțit toate tainele fotografierii la minu, în care fiecare fotograf își închipuia că a găsit cea mai fericită „poziție". În ultimele săptămâni nici n-am mai putut lucra, fiind neîncetat hărțuit de reporteri. În ziua plecării a fost un adevărat bâlci. Nu puteam să trec cu nevastă-mea pe stradă fără să aud:

— Sunteți atât de amabil s-o luați la braț pe doamna Bombard? Vreau să vă fac un instantaneu.

Zarva stârnită în jurul expediției noastre făcea ca plecarea să aibă loc în condiții neprielnice. Fără îndoială că presa cotidiană trebuie să informeze publicul cititor și că acesta nu e întotdeauna interesat atât de expunerea faptelor, cât de înfloriturile originale. În ochii multora, scopul expediției a fost falsificat, iar în ochii altora a fost de-a dreptul discreditat. Punind accentul pe latura „senzațională" a plecării noastre, se trecea sub tăcere țelul pe care ni-l propusesem în Mediterana: verificarea oamenilor și a echipamentului – atât și nimic mai mult. Fără voia noastră, fusesem aduși în lumina actualității. De fapt, așa cum am mai spus, Mediterana nu era și nu putea fi decât o repetiție. La cel dintâi insucces nu ne puteam aștepta la altceva decât să fim huiduiți. Problema iscată de intervenția prea timpurie a presei era cu atât mai gravă cu cât experiența noastră avea loc împotriva normelor în general admise și împotriva bunului simț.

Eram din mai multe motive un eretic. Urma să facem încercarea de-a ajunge într-un loc dinainte determinat cu un mijloc socotit nenavigabil. Această primă erezie lovea în mod direct în tehnicienii mării și ai navigației. Tot felul de specialiști ne încredințaseră, într-adevăr, că nu vom putea depăși insulele Hyères. Și mai grav era faptul că atacam credința unanimă că nu se poate trăi numai din ceea ce conține marea și credința că apa sărată nu e potabilă. În sfârșit, ca să citäm dintr-un articol despre noi apărut într-un ziar „serios": „în timp ce marinarii cu experiență nu se socotesc niciodată îndeajuns de feriți de furia mării, de vânturi și de curenți, un ucenic nu șovăie să încredințeze viața sa și a camaradului său unei simple coji de nucă, care nici măcar n-a fost supusă verificării unui inspector de navigație".

Pentru aceste motive, am botezat barca noastră „L'Hérétique" (Ereticul).

Din fericire, ne bucuram de sprijinul a numeroase persoane cu greutate. Grație intervenției personale a secretarului de stat al Marinei Naționale, am primit permisul

de navigație. Drept urmare, „L'Hérétique“ putea duce pavilionul nostru până în America.

M E D I T E R A N A

PLECAREA

În ziua de 21 mai ne întâlnim cu toții în zori, în micul pori Fonvielle. Ziariștii ne asaltează de îndată cu tot felul de întrebări.

După ce-am răspuns cât am putut mai bine, am verificat îmbarcarea materialului în barca pneumatică. Mulțimea începu să se adune, deși plecarea era prevăzută abia pentru ora 3 după-amiază, oră la care vântul are în general, intensitatea maximă.

Grupul de tehnicieni lucrează fără răgaz la montarea aparatului de radio. Sunt ajutați în mod voluntar de radioamatori din Monaco și Nisa.

Pe la ora 2 își făcu apariția un portărel, care sigilă cutiile etanșe prevăzute pentru cazul în care experiența noastră alimentară ar eșua. Înconjurat de fotografii care mă hărțuiau fără răgaz, un trimis al Muzeului oceanografie veni să mă prevină că nu vom putea fi remorcați în mare de barca muzeului nici sâmbătă, nici duminică.

Un lucru nu trebuie uitat. Barca noastră pneumatică nu poate înfrunta vântul. Pentru a fi naufragiați, trebuia să ne depărtăm cât mai mult de coastă, căci, dacă s-ar fi pornit un vânt potrivnic, am fi fost aruncați îndată pe uscat. Pentru a evita acest lucru, trebuia să fim remorcați până la vreo zece mile de coastă, întocmai ca pluta „Kon-Tiki.“

Din fericire, tocmai atunci se afla acolo un contratorpilor, care ne putea pune la dispoziție una din șalupele sale rapide.

Mulțimea devenea din ce în ce mai numeroasă. Vântul se porni de la sud-vest și, dacă am fi plecat, riscam să ne readucă curând înapoi pe coastă. Desigur că privitorii erau nerăbdători să ne vadă părăsind portul, căci se săturaseră de atâta așteptare. Comandantul contratorpilorului a acceptat să ne remorcheze a doua zi în zori, ușa că am hotărât să amânăm plecarea. Jack spera că a doua zi vântul ne va fi favorabil. Meteorologii preziceau același lucru și, oricât de curios ar părea, de data aceasta n-au greșit.

Când s-au aflat cele hotărâte, unii dintre spectatori, printre care și unii ziariști, supărați că s-au deranjat degeaba, au început să bombăne și să afirme că totul e o înșelătorie.

În clipa aceea s-a apropiat de mine un flăcău voinic, care purta o pălărie cu boruri largi, ca un cowboy.

— Ascultă, tinere, un sfat bun spuse el. Cunosc asemenea trucuri din America de Sud. Principalul e să nu faci prostii. Dacă tovarășul tău face pe nebunul, să nu

faci greșeala să-l arunci peste bord! Mănâncă-l! Orice se poate mânca. Eu, de pildă, am mâncat carne de rechin.

— Mulțumesc, am să mă folosesc de sfatul pe care mi l-ai dat.

— Când te gândești că luni întregi ai să-ți bați joc de toți, iar aici pe uscat, în timpul ăsta, ei vor vărsa lacrimi gândindu-se la tine.

Până una alta, m-am întors la hotel să mă mai odihnesc un pic.

La ora patru și jumătate dimineața ne-am adunat iarăși cu toții în micul port. Grupul se rărise. Nu mai rămăseseră decât prietenii credincioși. Atmosfera e mai încordată și plecarea noastră devine parcă dintr-o dată reală. S-a terminat cu "bâlciul". E vorba într-adevăr, de plecarea într-o călătorie lungă și grea. Treptat-treptat, am tot mai mult sentimentul că „a sosit momentul, că totul începe eu adevărat". Ne întovărășesc câțiva: Ginette (soția mea), Jean-Luc, câțiva reporteri și radiotehnicienii elvețieni.

Jack și cu mine bem ultima cafea cu lapte și comandăm un ultim sandviș cu șuncă. După ce ni-l aduce, îl refuzăm, pentru că gândul ne e acum îndreptat spre marea noastră aventură. La urma urmei, ce deosebire e dacă vom înceta să mâncăm acum sau peste câteva ore… Cine știe de câte ori nu va trebui să ne amintim de aceste sandvișuri pe care nu le-am mâncat, în timpul postului de multe zile care ne așteaptă.

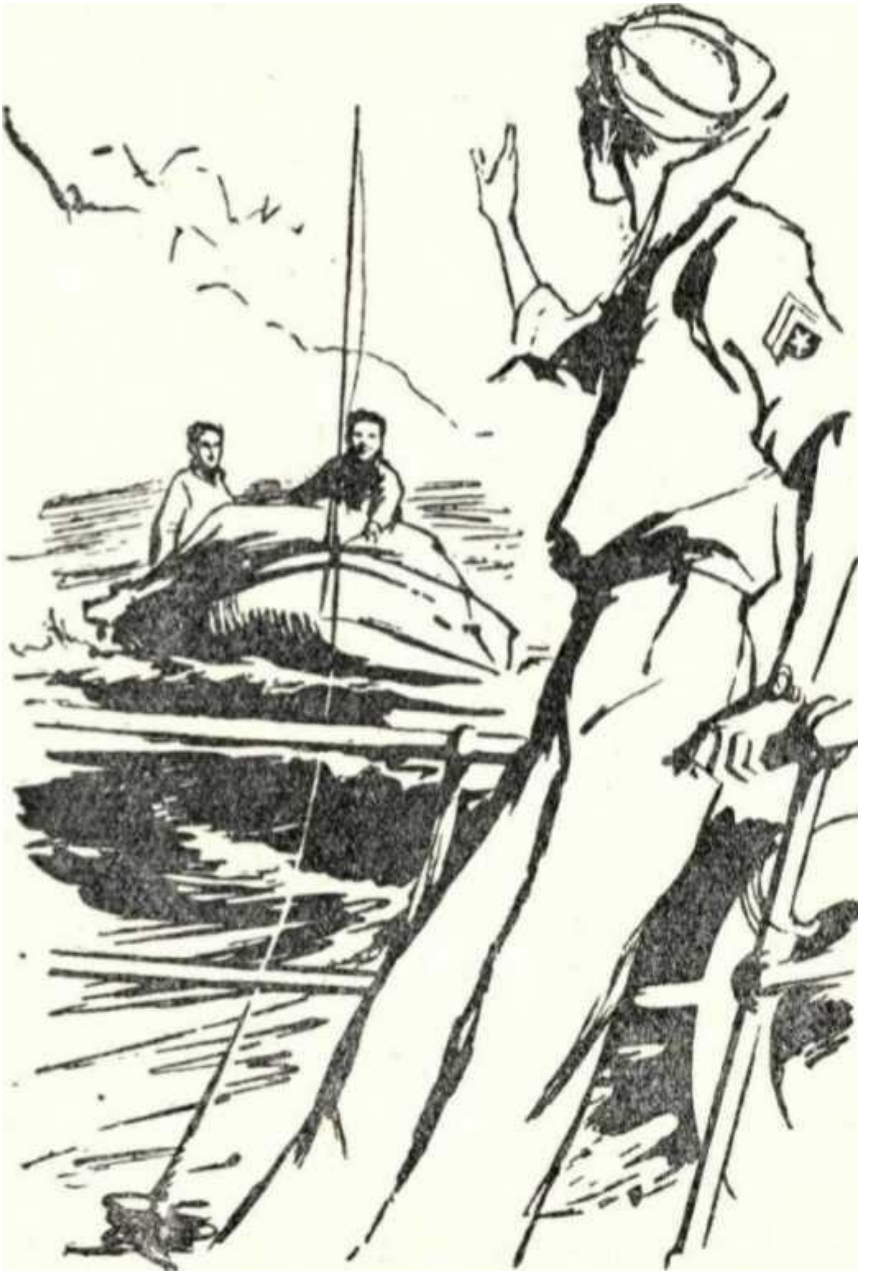
Ora cinci! Punctual, așa cum e obiceiul pe toate navele de război, șalupa cu motor a contratorpilorului întră în micul port. Cu toată ora timpurie, comandantul, în uniformă de paradă, a ținut să conducă personal operațiunile. Totul este gata. Jack și cu mine ne instalăm în tăcere pe „L'Hérétique". Cu gâtlejul încleștat, n-am schimbat două cuvinte de când ne-am sculat.

Și, domol, șalupa ne remorchează spre largul mării. Ne-am așezat de o parte și de alta a cârnatului de cauciuc, cu picioarele spânzurând înăuntru.

Marea se montase[37] repede. Avem de pe acum preludiul a ceea ce se va transforma într-o vreme rea; valurile sunt scurte, repezi, neformate încă. Și numeroasele interferențe prilejuiesc zguduituri prea devreme. Șalupa rulează[38] și

[37] Marea este montată când face valuri, când este agitată. N. T

[38] Mișcare de oscilație a unei nave dintr-un bord într-altul.—N. T.



Un ultim rămas bun și remorca a fost desprinsă

tanghează[39]. Cu toate valurile care o asaltează, barca noastră își păstrează însă un echilibru mlădios, care îmi întărește siguranța. Ea încalecă valurile fără ruliu, fără tangaj și fără smucituri. Pe șalupă toți trebuie să se țină de ceva ca să-și poată păstra echilibrul. Jack și cu mine, cu mâinile libere, facem semne de bun rămas. Chiar de la plecare „L'Hérétique" își afirmă una din superioritățile sale asupra unui vas „ortodox".

În șalupă, soția mea Ginette face eforturi eroice să zâmbească; ochelarii negri, în ciuda soarelui inexistent, nu izbutesc să-i ascundă lacrimile.

La câteva sute de metri de coastă, flotila se mărește cu alte două trei ambarcații. Prima din plecările noastre ia de la început aspectul unei cavalcade. Ce-i drept, de data aceasta, o cavalcadă foarte modestă. Abia mai târziu, cu fiecare etapă nouă a călătoriei noastre, „ereticul" triumfător a început să câștige noi și noi aderenți. În acea zi însă puțină lume ne cunoștea și puțini ne înțelegeau.

În timp ce răspundeam surâsurilor cu alte surâsuri, semnelor de rămas bun prin gesturi largi făcute cu mâna, Jack și cu mine aveam puternica senzație că ne aflam de pe acum foarte departe, că nu mai făceam parte din lumea „lor", că făceam un singur trup cu șubreda noastră ambarcație, care avea să fie pentru noi multă vreme singurul univers, centrul lumii.

Începură să se ivească și „berbecii albi"[40], ale căror turme numeroase aveau să fie unicii noștri însoțitori.

Prin zgomotul stropilor ce începeau să ne ude cu ploaia lor măruntă se auzi clopotul șalupei care ne remorca și, la un semn al lui Jack, remorca fu molată[41].

Un ultim adio. Cavalcada ambarcațiilor cu ziariști mai face o voltă[42] în jurul nostru. Câteva semne mașinale de revedere. Pe nesimțite, ființele omenești ne deveniseră de pe acum străine.

Aventura ne despărțea acum de ele mai mult decât cel mai puternic meterez. Da, asta este, simțim lucrul acesta cu puterea unei revelații brutale! *Ne-am despărțit de oameni!* Din clipa aceasta viața noastră pe mare e mai reală, mai adevărată, mai palpabilă pentru noi decât legăturile cu aceste ființe, care ne sunt totuși atât de aproape. „Plecați, plecați o dată!" sunt singurele cuvinte care, pornite de la noi spre ei, ar mai avea un înțeles și pe care am dori să le strigăm, dar pe care nici măcar nu cutezăm să le murmurăm.

Treptat-treptat, ambarcațiile se îndepărtează. Iată-ne acum singuri, pradă stihiei care ne e străină și purtați de o plută nenorocită. Frica, acest inamic care m-a atacat

---

[39] Mișcare de oscilație longitudinală a unei nave. — N. T.

[40] Valuri cu creste albe. — .N. T.

[41] A da drumul unei parâme, sanie etc. — N. T.

[42] Întoarcerea unei nave. Mers în volte, mersul unei nave cu vele împotriva vântului în zigzag, primind vântul alternativ când dintr-un bord, când din celălalt, făcând deci mereu volte. — N. T.

de atâtea ori în cursul ultimelor șapte luni, își face brusc apariția, ca și cum ultima barca mistuită dincolo de orizont i-ar fi lăsat scena liberă. Dacă o compar cu rănile adânci pe care ni le-a provocat mai târziu, teama de acum n-a fost decât o palidă încercare. Am avut într-adevăr destule prilejuri să cunoaștem frica, adevărata frică, nu această ușoară neliniște la plecare, ci revolta corpului și a sufletului, înnebunite în încleștarea cu stihia, ca și cum întregul univers n-ar mai fi fost decât o primejdie unică fără putință de scăpare.

Vântul începu să bată în rafale. Ceața ascundea uscatul care încă nu se trezise. Nu zăream decât vârful Capului de Câine și creasta părții italiene a Bordiguerrei.

În depărtare nu se mai vedeau decât fâșiile albe ale șalupelor.

Ne aflam față-n față cu acest necunoscut pe carc-l căutam. Ne-am închipuit de atâtea ori această singurătate, încât ea era acum pentru noi ca un dar din povești pe care l-ai visat ani îndelungați și pe care, în sfârșit, l-ai obținut. Iată apa, iată vântul, iată și clipocitul valurilor! Până acum numai noi lipseam de la întâlnire.

Iată însă că am sosit. Cercul s-a închis și totul părea că a întrat în cea mai perfectă ordine.

CABOTAJ[43] ÎN APROPIEREA COASTELOR

(25—28 mai 1952)

Între Jack și mine s-a lăsat o tăcere, care, la început ne apăsa. Întregul viitor ascuns, dar de neînlăturat, ne neliniștea.

Nu ridicăm vela imediat. Jack se temea ca nu cumva să cedeze sub presiunea vântului și prefera să încerce treptat rezistența velei și a arborelui[44]. Pentru a nu fi împinși spre Nisa, am utilizat atunci pentru prima oară ancora plutitoare[45]. „L'Hérétique" se supune docil dorințelor noastre și-și întoarce prova spre coasta italiană.

Se luminează de ziuă: ceața destrămându-se, coasta ni se arată apropiată și amenințătoare. Înainte de orice, trebuie să ne depărtăm cât mai mult spre larg, pentru a evita numeroasele capuri care înaintează spre est și care reprezintă tot atâtea obstacole în drumul nostru.

Capcanele ce ne stăteau în cale erau multe: Capul Ferrat, Capul Antibes și insulele Lérins. Obstacolul următor era Capul Camarat, dublat de insula Levantului, pe care augurii mai puțin pesimiști ni le indicaseră ca fiind de netrecut pentru ambarcația noastră. Dincolo de insula Levantului coasta se înclină spre vest: înaintea noastră marea era liberă.

Vântul se mai potoli. Ridicarăm vela. Era o operație foarte complicată, căci trebuia să fim la arbore, în prova. Barca era ca o cadă de baie, pe jumătate acoperită la prova și deschisă în parte la pupa; un spațiu îngust, de 2 metri pe 1,10 m, în care ne înghesuiam amândoi. Nu ne puteam duce la prova pe tenda[46] întinsă fără riscul ca acest fragil adăpost să plesnească. Și trebuia să facem minuni de echilibristică pe unul din cele două flotoare. Întoarcerea pe platformă era și mai

---

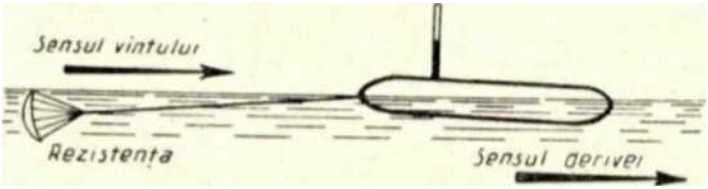
[43] Navigație de-a lungul coastei. — N. T.

[44] Catarg. — N. T.

[45] Acest instrument, foarte întrebuințat de către vechii navigatori, a fost repus la loc de cinste de vestitul căpitan Voss. Aceasta ancora poate fi făcuta din orice obiect scufundat pe jumătate și fixat la capătul unei parâme la prova navei. Principiul este următorul : se încearcă a se menține nava cu prova la valuri, astfel ca să primească izbiturile lor în cea mai bună poziție cu putință. În caz de furtună, velele sunt coborâte și nava derivează sub împingerea vântului exercitând o tracțiune asupra obiectului scufundat. Acesta rezistă, așa că nava va sta întotdeauna cu prova în partea unde este rezistenta. Deriva este astfel frânată și nava nu poate fi lovită de valuri într-un bord, ceea ce ar putea să o răstoarne. Ancora noastră plutitoare era constituită dintr-o mică parașută care se umfla sub tracțiunea bărcii, îndeplinindu-și astfel misiunea sa de frână. Pe scurt, noi rezistam la derivă așa cum un parașutist rezistă la cădere. Mai târziu, pentru a reduce echipamentul de la bord și pentru a fi în spiritul teoriei mele, am folosit ancora și în alte scopuri. — N. A.

[46] Pânză ce se montează deasupra punții spre a o apăra de soare sau de stropii valurilor. — N. T.

acrobatică. De obicei întindeam brațele înainte și apoi mă târam.



„L'Hérétique" se puse în mișcare. Arăta chipeș cu vela mare largă[47] și scota[48] întinsă, lăsa sprinten o dâră disproporționată cu viteza, dar ne dădeam totuși seama că înaintăm. În urma noastră lăsam o puternică învolburare. La început ne-am măsurat viteza călăuzindu-ne după această învolburare care părea că ne urmează.

Mai târziu, dobândind experiența măsurătorii, ne-am estimat viteza după tracțiunea velei pe scotă. În clipa de față făceam abia un nod și jumătate[49]. Înaintam totuși.

Către ora 11 însă, vântul încetă. În clipa aceea ne găseam chiar în fața Capului Ferrat. Se părea că a ajunge naufragiat nu e chiar atât de ușor.

Folosindu-ne de răgazul ce-l avem până când va trebui să ne ocupăm de manevră, punem la punct organizarea vieții noastre la bord. Dăm la apă mai întâi două saule cu cârlige, pe care le remorcăm în vederea acoperirii nevoilor noastre viitoare și după aceea ne întocmim programul de folosire a timpului, mai amănunțit decât puteam să-l facem până acum, cu toată îndelungata noastră pregătire de pe uscat.

În primul rând, cum să organizăm carturile[50]? În timpul zilei, unul din noi urma să stea la rama-cârmă, iar celălalt să se odihnească.

Noaptea însă era marea problemă: pe o mare cu o circulație atât de intensă ca Mediterana, era neapărat necesar ca unul clin noi să vegheze în permanență. Așa stând lucrurile, am împărțit noaptea în două carturi, sau, mai degrabă, în două perioade de veghe: unul din noi avea să vegheze de la ora 20 până la ora 1 dimineața, iar celălalt îi urma de la ora 1 până la ora 8.

Fiecare lucru a fost așezat într-un loc fix, unde să-l putem găsi fără a bâjbâi chiar în cea mai mare beznă. La prova am așezat la adăpostul tendei tot materialul fotografic: filmele, cărțile de navigație, sextantul. Trusa medicală, materialul de semnalizare pentru caz de pericol, alimentele pentru caz de nevoie, verificate la

---

[47] Vânt ce bate aproape din pupa; vela orientata spre a primi un astfel de vânt. — N. T.

[48] Saulă care întinde sub vânt colțul de jos al velei. – N.T.

[49] Măsură marina de viteză — o milă marină pe oră (I 852 m). — N.T.

[50] Împărțirea serviciului la bordul navelor în perioade de câte patru ore.—N.T.

plecare, uneltele de reparație, toate ferite de apa mării și de umezeală prin saci impermeabili și etanși. Compasul[51] fusese pus în habitaclul[52] său, în fața celui de la cârmă, care trebuia să stea cu ochii țintă la el.

Nu se prinsese nimic până la ora mesei. Am înlocuit atunci ancora plutitoare cu o plasă de plancton, care ne făcea același serviciu și, în plus, ne filtra o hrană folositoare. O oră de remorcare ne-a dat circa două linguri de supă dintr-un fel de terci destul de plăcut la gust și hrănitor, însă puțin îmbietor la vedere. Trebuie să spun că, în timp ce îmi mâncam partea mea, Jack mă privea neîncrezător.

Nevoind să arate că-i e scârbă, întinse până la urmă și el buzele, ca un european rătăcit în prerii, căruia pieile roșii din tribul Sioux i-ar fi oferit o dulceață de viermi. Spre marea lui surprindere, mâncarea îi plăcu, iar eu triumfai în sinea mea.

În amurg, la sfârșitul acestei minunate zile de primăvară, aveam pe deplin sentimentul că prezența noastră pe acest instrument eretic e normală, și toată teama se mistuise. Teoria mea începuse să se verifice. Era de ajuns să dublăm[53] capul primelor ore de adaptare.

Am început destul de repede să consider viața noastră stranie pe această barcă drept un lucru obișnuit, normal. După emoțiile plecării a urmat liniștea, rănile despărțirii s-au cicatrizat. Mai târziu, când m-am trezit în Oceanul Atlantic, fenomenul acesta s-a petrecut și mai repede.

Apa de mare e declarată laxativă. Poate că sulfatul de calciu și sulfatul de magneziu pe care le conține provoacă acest efect când ești pe uscat, în condiții normale, dar, după propria experiență, afirm categoric că nu e de loc laxativă când ești în larg[54].

Jack se arătase mult mai temător în ce privește înghițirea apei de mare și, în așteptarea unei prăzi ipotetice, sau a unei ploi puțin probabile, pentru a-și astâmpăra setea, se abținuse, cu toate sfaturile mele, să bea apă de mare. Era o dovadă grăitoare, a pericolului pe care-l prezintă o tradiție prea înrădăcinată în conștiința atâtor oameni. Nici exemplul meu n-a avut darul să-l convingă.

Cu toate acestea, pe uscat, raționamentul meu i se păruse fără greș și acceptase să facă încercarea. Când a fost pus însă în condiții reale „tabu“-ul azvârlit asupra apei de mare timp de atâtea generații a domnit mai departe în cugetul lui. Iată cum s-au întâlnit în aceeași ambarcație de salvare, tipul naufragiatului clasic ortodox și al naufragiatului modern eretic.

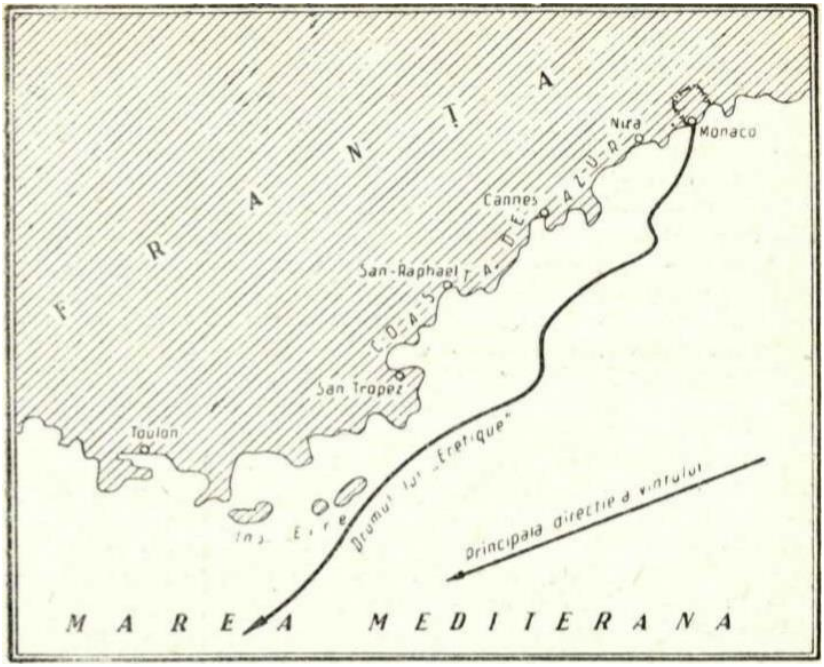
---

[51] Busola marină – N. T.

[52] Cutie metalică în care se pune compasul la bord. — N. T.

[53] A ocoli prin larg. — N. T.

[54] Lucrările savanților germani confirmă teoria mea. — N. A.



Pe neașteptate, vocea lui Jack îmi întrerupse gândurile:

— Alain. E ora 3, oră la care e așteptată transmisiunea noastră.

Ce-ar fi dacă am încerca să profităm de această acalmie?

— Să încercăm.

Nu aveam niciun fel de iluzii. Jean Ferré a avut grijă ca în momentul plecării să ni se spulbere și ultima iluzie. Am aflat că emițătorul nostru e un instrument de laborator, care poate fi avariat la cea mai mică izbitură. Am aflat că umezeala urma să-i distrugă iremediabil și inevitabil izolația. Am aflat că emițătorul nu lucrează și nu va funcționa niciodată. Dar era ora 3…!

Timp de câteva minute radioamatorii de pe litoralul Mării Me-diterane, știind cât de ridicol e utilajul nostru tehnic, vor fi căutat pe toate undele.

— Ora 3, repetă Jack.

Gândul m-a purtat la soția mea, rămasă la Monaco, la Radio Geneva, la provizia de apă de care a trebuit să ne lipsim ca să putem lua aparatul de radio; mi-am închipuit apelurile telefonice ce se vor dezlănțui la ora 4 pentru a comunica soției mele:

„E o oră întreagă de când îl căutăm!“

Dar dacă Jean Ferré s-a înșelat? Dacă această instalație a fost făcută în realitate pentru mine, așa cum au afirmat tehnicienii? Poate că vom izbuti să întrăm în legătură cu uscatul!

Din nou s-a ivit speranța. Această îmbinare de fire și lămpi nu mai era un lucru mort pentru mine. Trebuia să capete viață!

La urma urmei, nu era cu putință o glumă atât de crudă cu doi oameni plecați înlr-o astfel de călătorie!

Jack. Hai să ridicăm antena!

Să ridicăm antena! Ați încercat vreodată să ridicați un zmeu stând în fotoliu? Să ridici un zmeu cu antenă de pe o platformă de numai trei metri – numai „radiotehnicienii" noștri ne-ar fi putut crede capabili de o asemenea acrobație!

Aveam probabil o înfățișare caraghioasă! Ne agitam și ne împiedicam la fiecare lovitură de val. Încercând din toate puterile să înfăptuim minunea.

Toate acestea s-au terminat prin aceea că zmeul s-a înfipt în creasta unui val. A început să joace, s-a muiat și n-a mai fost bun de nimic. Ne-a cuprins groaza. „Dacă acolo, pe uscat, ceilalți n-au pierdut speranța, neținând seama de asigurările prietenilor noștri?"

Jack pune „antena de rezervă", un băț de undiță obișnuit.

Catargul nostru, împreună cu undița fixată de el, se ridică doar la cinci metri deasupra nivelului mării – înălțimea undei medii.

De la catarg firul cobora la emițător. Cu toate precauțiunile posibile, pun lampa de control și potrivesc ampermetrul, spunând: „Înainte!"

De sub picioarele lui Jack se aude bâzâitul generatorului. Am avut impresia că ne pătrunde un curent misterios. Lămpile s-au luminat. Cu simțământul cu care tragi ultimul cartuș, am apăsat pe cheia aparatului Morse.

Am repetat acest lucru de sute de ori. Am învârtit toate mânerele. Am controlat toate firele, „am încercat" cu degetele cei 250 de volți promiși. O singură picătură de apă, o singură zguduitură a fost de-ajuns…

Nu i-am spus nimic lui Jack, dar el a încetat să mai învârtească. Ne uitam unul în ochii celuilalt,

„Acum s-a terminat, suntem într-adevăr singuri".

Seara acestei prime zile pe mare se lăsă într-o strălucire multicoloră, iar cel dintâi far se aprinse în dreapta noastră: era cel de la Antibes, pe care-l recunoscurăm după descrierea din *Cartea Farurilor*[55].

În clipa aceea se produse fenomenul pe care-l așteptam; se porni briza dinspre uscat care ne împinse spre larg. Cei care puseseră rămășag că nu vor trece douăsprezece ore și vom fi aruncați la țărm, îl pierduseră. Era o victorie hotărâtoare și faptul că am dobândit-o ne dădea curaj chiar din prima zi.

Să mulțumim acelora care nu ne-au crezut! Fără ei, n-am fi gustat niciodată această bucurie.

---

[55] Farurile și semnalele de ceață au fiecare personalitatea lor proprie. Perioadele luminoase, frecventa acestora, culorile și grupările dau numele și poziția lor. Lucrarea editata de Marina Națională, Le Litre des Phares [Cartea farurilor], dă caracteristicile fiecăruia. — N. A.

Începea prima noapte. Sorții mă desemnară să veghez până la ora 1 dimineață. A doua seară vom inversa perioadele de veghe.

Această socoteală avea să se dovedească în curând indispensabilă, căci prima veghe, de la ora 8 seara la ora 1 dimineața avea să se dovedească mult mai grea decât cea de-a doua, care era mai lungă.

Dacă în timpul zilei stăteam cum se nimerea, în poziții uneori primejdioase, în timpul nopții, în schimb, ne instalam în felul următor: cel de la cârmă, adică eu, se așeza lângă cârmă, cu spatele rezemat pe o vestă de salvare, cu compasul între picioare (o asemenea poziție stingheritoare avea rostul de a-l împiedica pe cel ce veghează să adoarmă). Picioarele acestuia ajungeau la capătul tendei care-l acoperea pe cel ce dormea. Pentru a avea suficient loc să ne întindem, am așezat tot materialul de-a lungul bordului stâng al acestei căzi de baie. În felul acesta am obținut un spațiu larg de șaizeci de centimetri și lung de un metru opt zeci. Tenda servea drept cuvertură, iar sacii drept pernă.

Jack doarme. Nu sunt însă singurul care veghează. De cum s-a înnoptat a început o activitate intensă în jurul nostru. Animalele marine parcă vin să se uite la noi, iar zgomotele făcute de pufăiturile marsuinilor[56], plescăiturile și săriturile peștilor în jurul bărcii însuflețesc noaptea cu stafii ciudate, care, la început, sunt îngrijorătoare, dar mai târziu ne obișnuim cu ele. Clipocitul valurilor se contopește într-un murmur regulat, în care răzbate câte o notă mai înaltă, ca vocea unui solist într-o orchestră în surdină.

„Marea, marea întotdeauna nouă, care grăiește într-un vuiet asemenea tăcerii”[57] 8. Asta era! Agitația regulată a mării sfârșește prin a părea tot atât de tăcută ca și măreția culmilor de munți. O, cât de relative sunt noțiunile de tăcere și de zgomot! Vă amintiți de morarul care se trezește din somn când se oprește roata morii?

Tăcerea e uneori la fel de expresivă ca și zgomotul. Marele maestru al armoniei care a fost Bach n-a utilizat oare o magnifică tăcere în *Toccata în Re minor?* O culme construită pe tăcere!

Vântul sufla, barca noastră luneca ușor. Briza dinspre uscat a durat toată noaptea. Pentru a înainta, ne bizuiam pe alternarea zilnică a „brizelor de uscat” și a „brizelor de larg”, până ce vom fi ajuns în zona vânturilor regulate. Dimineața marea răsuflă și trimite briza spre uscat; ea se oprește apoi pentru a-și lua avânt și apoi aspiră briza de uscat, ca și cum ar face provizie de aer pentru toată noaptea. Ce profundă e respirația adâncă a oceanului! Curenți vii de aer ne purtau ca într-un scrânciob uriaș[58].

---

[56] Phocaena phocaena, cetaceu mic, de circa 2 m lungime, răspândit în toate mările globului. N. T.

[57] Paul Valéry, E cimetière marin (Cimitirul marin), – N. A.

[58] Iată explicația fenomenului: dimineața, când soarele este sus, uscatul se încălzește mai repede decât marea și aerul cald se ridică pentru a-și face loc („groaza de vid“ era o explicație foarte poetică, dar falsă, o Pascal!).

Prima noapte ne-a arătat cât de necesară e veghea. Am întâlnit vreo zece nave. Ridicat foarte puțin deasupra apei, felinarul nostru era, în mod practic, invizibil. Și, în tot cazul, insuficient pentru a ne garanta siguranța. Ne-a venit însă o idee, ca să preîntâmpinăm primejdia ciocnirii cu mijloacele de care dispunem pe bord. Când vedeam o navă și aceasta părea că se apropie prea mult de noi. Proiectam pe velă lumina lanternei noastre electrice, ceea ce ne da o mare suprafață luminoasă, care era desigur vizibilă de la mare distanță. Ce priveliște ciudată trebuie să fi fost această pată de lumină, fără focar, rătăcită undeva prântre valuri, care părea că plutește între crestele și golurile lor. N-o fi reînviat oare în mintea unui marinar vreuna din legendele mării?

Nu le apărea oare acest foc rătăcitor ca o prevestire a Damei Albe sau a Vasului Fantomă? Se prea poate însă ca „ultimul nostru velier“ să fi trecut pur și simplu fără a fi observat, cu toată risipa noastră de lumină!

În sfirșit, cartul mi se termină și trecui lui Jack răspunderea pilotajului.

În dimineața de 26 mai dormeam încă somnul drepților, când fui trezit de Jack. În primele clipe eram buimăcit. Numai în copilărie mai încercasem această senzație a noului, această buimăceală totală, când mă trezeam într-o cameră de hotel. Prima deșteptare pe „L'Hérétique“ a reînviat în mine dintr-o dată, în mod ciudat, acea senzație de mult uitată și pe care n-o voi mai încerca decât la prima mea deșteptare pe uscat, după sosirea în Antile.

Așa cum prevăzusem, vântul s-a schimbat și ne împingea acum spre uscat[59]; pentru întâia oară am dat la apă derivoarele, încercând în acest chip să navigăm având vântul de travers. Era unghiul maxim pe care ambarcația noastră îl putea da, căci îi era cu neputință să strângă vântul mai mult. Cele două derivoare se arătară foarte utile și, dacă aveam o viteză redusă (maximum un nod), cel puțin nu ne apropiam de coastă prea mult, menținându-ne pe o cale paralelă cu uscatul.

Curând foamea începu să se facă bine simțită. Până atunci nu încercasem decât o senzație de „prânz întârziat”. Acum însă eram stăpâniți de o adevărată obsesie, însoțită de crampe stomacale.

Dacă lăsam la o parte această neplăcere, care nu mă mira, mă simțeam bine dispus. Jack părea că se resimte mai mult din pricina foamei. Când i-am propus un prim examen medical s-a supus. Limba îi era încărcată și uscată. Pe dosul palmei apăruse o erupție. Pulsul îi era slab, dar precis! N-am descoperit niciun fel de simptome serioase de deshidratare a organismului.

Îi era sete, dar, în ciuda sfaturilor mele, se încăpățâna să nu bea apă de mare. Exemplul meu ar fi trebuit totuși să-l convingă, întrucât eu suportam perfect rația

---

[59] Aerul rece al mării se năpustește spre uscat, se încălzește și se stabilește un curent mare—uscat. Dacă însă marea se încălzește mai încet, ea reține de asemenea un timp mai îndelungat ceea ce a primit seara, căci ea rămâne mai mult timp caldă decât uscatul, și se produce mișcarea inversă. Vom putea profita de vântui nopții și vom fi cu băgare de seamă la vântul de zi. — N. A.

de apă de mare pe care continuam s-o consum în mod regulat „după planul dinainte stabilit”.

Sufeream amândoi de constipație, lucru care dezmințea prorocirile lugubre ale „luptătorilor pentru oala de noapte a naufragiaților”.

Dacă setea era inexistentă pentru mine și suportabilă pentru tovarășul meu, în schimb foamea începea să devină din ce în ce mai chinuitoare. Ne aduceam mereu aminte cu înduioșare de sandvișul refuzat în clipa plecării, care devenea pentru noi tot mai real, ispitindu-ne mai chinuitor decât oricare delicatesă ne-am fi putut imagina. Tocmai aceste sandvișuri ne lipseau – și doar „am fi putut să le mâncăm”. Am cunoscut astfel puterea dorinței umane și amărăciunea regretului.

După-amiază, când nu eram de serviciu la rama-cârmă, visam mesele pe care le-am avut ca intern la Boulogne și la Amiens, și din când în când, un gând mi se furișa în minte: „Când era atât de bine în orășelul tău plăcut, ce diavol le-a împins pe această cale?“

Marsuini simpatici începură să zburde la câțiva metri de noi. Păreau încrezători și societatea lor ne îmbărbăta întocmai ca prezența unui prieten. Pe de altă parte, dacă ei prindeau pește, de ce n-am face-o și noi?

Ziua era senină și calmă și am reușit să înregistrez pe o peliculă cinematografică peisajul care ne înconjura.

Din păcate, n-aveam de mâncare decât o lingură de plancton.

Am fi putut, bineînțeles, să pescuim mai mult, dar plasa servind totodată ca ancoră plutitoare, ne-ar fi frânat prea mult viteza și ar fi fost imprudent ca, aflându-ne atât de aproape de coastă, să nu ne folosim de vântul prielnic.

În sfârșit. După-amiază Jack a cedat insistențelor mele și a băut vreo câteva înghițituri de apă de mare. I-am explicat că, dacă nu începe acum să bea, se va deshidrata într-un asemenea grad, încât mai târziu orice ingerare de apă de mare va fi inutilă și chiar periculoasă. Spre marea mea ușurare, s-a lăsat convins de acest raționament. A doua zi, toate simptomele deshidratării au dispărut. Setea s-a potolit și ea. Am făcut mult haz pe seama acestei conversiuni la erezie și am fost foarte bine dispuși.

În cursul nopților care au urmat am avut o surpriză plăcută: puteam dispune în fiecare dimineață de o jumătate de litru de apă dulce, datorită condensării. Această apă se depunea pe fundul ambarcației întocmai ca rouă pe acoperișul unui cort bine închis. Atmosfera fiind foarte umedă, fenomenul ne procura o în semnată cantitate de apă și, cum bărcuța noastră nu ambarcase nicio picătură de apă de mare, puteam suge această apă cu buretele. Bineînțeles că apa adunată nu era în cantitate suficientă pentru nevoile noastre, dar constituia un ajutor substanțial. Mai cu seamă că era apă dulce, o! cât de dulce…

Se lăsa seara. Vântul, la drept vorbind, ne duce la desperare. În timpul zilei el își schimbă mereu și forța și direcția; calm absolut, urmat la zece minute de o briză violentă. În scurtă vreme marea începe să se frământe. Cu toate acestea, barca face față acestei Mediterane urâcioase, care, hotărât lucru, e „o mare afurisită’*. Să fie ea oare într-adevăr barca de salvare ideală, așa cum o socoteam eu?

Toată ziua n-am zărit coasta. Știm însă că nu se află departe, dar e mereu învăluită într-o pâclă de căldură de nepătruns. Jack n-a putut stabili poziția cu sextantul. Unde puteam oare să ne aflăm? Către ora șase seara coasta se vede din nou. Este Estérelul și Saint-Raphaél sau este tot Capul Antibes? Fără să fi putut răspunde la această întrebare, soarele apune pentru a doua oară de când am pornit pe mare. De îndată, farurile credincioase ne trimit soliile luminoase; suntem între Saint-Raphaél și Capul Camarat. Suntem în larg, dar încă primejdios de aproape de coastă. Ne este într-adevăr foame și lipsa de hrană ne face să intrăm într-a doua noapte cu un optimism redus. Ca un paradox, vântul de larg nu încetează să se facă simțit. Va eșua oare expediția atât de aproape de punctul ei de plecare, pe Capul Camarat, cum ne preziseseră „specialiștii"? Nu merită să-mi bat capul; mai bine mă las pradă somnului.

Ce ușurare când Jack mă trezește la ora 1 dimineața pentru cartul meu și văd Capul Camarat dublat în tribord[60]! În tot cazul, nu acesta va fi punctul nostru de acostare. Mai avem de trecui insula Levantului și primejdiile imediate ale coastei franceze nu vor mai fi în curând decât o amintire.

Ziua aceasta de 27 mai nu se va șterge ușor din amintire! Ne aștepta o zi ca-n vis. Mai întâi, în ziua aceea grija noastră cea mare s-a risipit: în cursul după-amiezii picoteam cu saula legală de gleznă. Altă dată voi ști să nu mai fac o astfel de nerozie, căci, dacă s-ar fi prins un animal mai mare, acesta ar fi putut să-mi reteze cu ușurință piciorul.

Deodată saula se întinse trasă cu putere. Se prinsese un meru minunat. L-am scos cu înfrigurare, cam așa cum cred că e scoasă din puțul unei oaze prima găleată de apă după un drum lung în deșert. Ce pleașcă! Peștele fu curățat cum trebuie, apoi tăiat în felii regulate, după toate regulile artei. O, apucături ale omului civilizat! Jumătatea dinainte am păstrat-o pentru a doua zi și ne-am împărțit partea dinapoi. În clipa când duc la gură această carne trandafirie, mi se face greață și-mi vine să vărs; camaradul meu trebuie să resimtă și el același dezgust, dar eu am mai făcut încercarea în laborator. Trebuie să dau exemplu. Ce dracii, *știu* doar că e gustos și că cea dintâi înghițitură trece cu bine. Am învins tabu-ul, victorie! Călcăm în picioare toate regulile de bună-cuviință și sfâșiem cu pofta carnea asta care, printr-o minune, ne pare acum bună și apetisantă. Ce a mai rămas din pește se află întins pe tendă ca să se usuce la soare, după ce-am extras din el lichidul cu ajutorul presei mele „de fructe". La mesele următoare am mâncat, așadar, carne tescuită.

Fiecare civilizație a declarat tabu câte un anumit fel de mâncare. Ați mânca oare lăcuste sau viermi albi? Nu! Iar un musulman nu poate să mănânce carne de porc. Personal, mi s-a întâmplat să mănânc în Anglia carne de balenă. Din păcate, știam că e carne de balenă: nu mi-a plăcut. Câtă lume nu mănâncă carne de cal sau de

---

[60] Bordul din dreapta, privind spre prova. — N. T.

pisică, crezând că mănâncă carne de vacă sau de iepure de casă! Totul e în funcție de obișnuință. Bunicile noastre ar fi putut înghiți oare cu atâta ușurință biftecul „a la tartare”[61]? Trebuie să spun însă că în prima zi am mâncat prea mult pește crud și de aceea era cât pe-aci să mi se facă greață.

În ziua aceea vântul era fierbinte, foarte slab. Pe de altă parte, stomacul plin ne făcea optimiști. Așa că am privit cu multă liniște și încredere cum se apropie de noi o navă de patrulă a marinei de război, care ieșise din portul Toulon. Cu toate acestea, în clipa când căpitanul ne oferi râzând câteva sticle de bere rece, am trecut puțin prin ceea ce a trecut Tantal. Am refuzat cu stoicism. După câte știu, lucrul acesta n-a fost relevat nicăieri. Ce publicitate am fi avut. În schimb, dacă am fi primit! Întâmplarea eu vaporul “Sidi-Ferruch”, întâlnit cu zece zile mai târziu a dovedit-o din plin.

În sfârșit, după această zi bună, dar fără nicio variație, o dată cu ultimele sclipiri ale soarelui ce apunea, s-a pornit un vânt prielnic și luminile de pe coastă s-au mistuit curând în noapte. Pământul Franței a dispărut. În ciuda prezicerilor nu eșuasem.

ÎN LARGUL MĂRII

(28 mai – 7 iunie)

Sunt mirat când văd până la ce punct noi, oamenii, ființe de uscat, simțim o ușurare adâncă atunci când putem vedea pământul. Or, în această dimineață de 27 mai nu-l puteam vedea dispărând fără o oarecare strângere de inimă. Luăm direcția 210° după compas[62], adică, în teorie, spre sud-vest. Cum însă declinația[63] era de 10° vest, drumul real era sud-sud-vest. Coboram la distantă oarecum egală între Corsica și Sardinia la est și insulele Baleare la vest, apropiindu-ne încet de acestea din urmă. În timp ce studiam curenții, înainte de plecare, aflasem că un curent puțin cunoscut, dar care trebuie să fie curentul Balearelor, ne va împinge, poate, spre vest. Din păcate, terminasem ultima bucățică de meru. Trebuia să ne

---

[61] Bucata de mușchi de vacă crud, servit cu condimente. — N. T.

[62] Compasul este o busolă împărțită în carturi (roza vânturilor) și în 360 de grade. Nordul se găsește la 0° sau la 360°. Estul la 90°. Sudul la 180° și vestul la 270°. — N.A. Capul la compas este unghiul dintre axa navei și acul magnetic al compasului, deviat din cauza declinației magnetice. El se exprimă în grade.- N.T.

[63] Declinația este unghiul pe care îl face direcția nordului magnetic într-un loc anumit cu direcția nordului geografic. Acul busolei indică, după loc, un punct fie la est, fie la vest de nordul adevărat. Hărțile dau valoarea acestui unghi, care trebuie scăzut sau adăugat, după cum este est sau vest, pentru a avea drumul adevărat. —N. A.

punem din nou pe veghe. Prinsesem unul, ce naiba, trebuia să mai vină și alții. Vom începe iarăși să mâncăm plancton și să bem apă de mare. În privința băuturii, cel puțin, nu mai aveam nicio grijă, deoarece Jack începuse să bea serios apă de mare.

În ziua de 29, două cargoboturi[64] au trecut foarte aproape de noi, unul grecesc și celălalt englez, „Dego", care ne-au salutat. E un fapt cu totul neobișnuit, căci în zilele precedente navele întâlnite nu ne-au băgat în seamă. O făceau oare în mod intenționat? Sau într-adevăr nu ne vedeau? În ori ce caz, încetul cu încetul, ne-am convins că naufragiatul trebuie să-și caute singur salvatorii, pentru că sunt puțini sorți ca ajutorul să vină de la sine. De fapt, toți știau că suntem pe mare fără alimente și fără apă și totuși… Faptul e atât de ciudat, încât încep să cred că poziția noastră, aproape la nivelul apei, împiedica să fim văzuți. Acesta trebuie să fie și cazul naufragiaților adevărați. Nu trebuie să te, bizui decât pe tine însuți.

În cursul serii vântul de est ne purta spre Baleare. Foamea începu din nou să ne chinuiască. Terminasem meru-ul încă din ajun la amiază și niciun alt pește nu mușcase de undiță.

Am luat primul cart. La început totul mi s-a părut normal. Ascuțite din pricina foamei, simțurile mele erau treze. Cu urechea ațintită la măreața tăcere a mării, mi s-a părut că deslușesc pe la orele 11 niște zgomote stranii în jurul nostru. Eram prada unei halucinații? Mă cuprinse neliniștea. Mă străduii să raționez. Oamenii erau departe, atât de departe încât abia dacă ne mai urmăreau gândurile câtorva. Zgomotele surprinzătoare veneau din mare. Era o noapte neagră și nu se vedea nimic. Mi-am închipuit că delfinii[65] și marsuinii au încins, fără îndoială, o sarabandă[66] în cinstea noastră, în jurul bietei noastre ambarcații, care își vedea de drum mai departe. Mă mirau însă vioiciunea, durata și intensitatea sărbătoririi. Curiozitatea mă ținu treaz până în zori și așteptam cu nerăbdare răsăritul. Când s-a luminat de ziuă, am văzut în jurul lui „L'Hérétique" niște imense fantome cenușii cu reflexe metalice.

— Balene! am strigat îndată.

L-am smucit puternic pe Jack de braț. Am numărat vreo zece balene, care evoluau încet în jurul nostru într-un cerc liniștit.

Cetaceele acestea trebuiau să fi avut vreo 20—30 de metri. Câteodată, una din ele se îndrepta spre ambarcațiunea noastră și se scufunda la câțiva metri de ea; când capul îi ieșea din apă la prova, îi mai vedeam coada. Aceste animale enorme îmi păreau liniștite, cuminți și pline de cele mai bune intenții față de noi.

Jack, în schimb, a fost mult mai îngrijorat de această prezență neașteptată. Se temea să nu ne răstoarne vreo toană sau vreo mișcare stângace a unuia din acești

---

[64] Navă destinată în principal transportului mărfurilor. —N. T.

[65] *Delphinus delphis*, cetaceu mic, de 1 $^1/_2$—4m, răspândit în toate mările. - N. T.

[66] Dans spaniol din secolele al XVII-lea și al XVIII-lea. — N. T.

monștri. Când balenele s-au îndepărtat o dată cu răsăritul soarelui, el îmi spuse că n-o să mă mai lase să veghez singur, deoarece nu împărtășește încrederea mea în amabilitatea acestor vizitatoare nocturne. Am fost încântat, căci mai târziu am uzat de acest șiretlic nevinovat pentru a avea companie în clipele cele mai apăsătoare ale veghii mele.

Ziua de 30 a trecut fără peripeții, iar la meniul nostru nu s-a adăugat nimic. Încetul eu încetul ne obișnuiam cu această viață anormală; eram, ca să spun așa, în rodaj. Mai rămânea să lămurim cum se va comporta barca pe vreme de furtună. O va scoate oare la capăt pe vreme rea, așa cum s-a întâmplat în călătoria de la Boulogne la Folkestone? Personal, eram sigur de acest lucru. Convingerea lui Jack era mai puțin fermă, dar consimți și el să riște. Bineînțeles că era mai nimerit să riscăm aici, pe această mare cu circulație animată, decât pe ocean, la o depărtare de cel puțin o mie cinci sute de mile[67] de uscat.

În seara de 30 mai am avut o mare bucurie: la vreo șapte zeci și două de ore de când am încetat să vedem coasta franceză, am zărit profilându-se la apus muntele Toro, punctul cel mai înalt al insulei Minorca. Jack prevăzuse acest lucru încă de la amiază, când, eu prețul celor mai mari greutăți, determinase poziția noastră orientându-se după soare. Această operație, pe care n-o puteam înțelege nici în condiții normale, în situația în care ne aflam, căpătase aspectul unei performanțe excepționale. Jack trebuia să realizeze coincidența, în sextantul său, a imaginii marginii inferioare a soarelui cu linia orizontului. Operațiunea e delicată chiar de pe puntea unei mari nave. Încercați s-o realizați stând pe un flotor de cauciuc care saltă în voia valurilor!

— Pământ! Minorca!

Ce bucurie dureros de puternică, ce bucurie adevărată, copleșitoare, îl cuprinde pe naufragiat când în direcția prevăzută apare uscatul mult așteptat! Evenimentul ni s-a părut că vine cum nu se poate mai nimerit, căci foamea ne chinuia cumplit. De două zile nu mâncam decât câteva linguriță de plancton.

Cu toate acestea, nu eram la capătul suferințelor. Ne vor mai trebui încă douăsprezece zile, tocmai de două ori timpul de când eram pe mare, pentru a ajunge la acest țărm pe care-l zăream și ni se părea că-l puteam atinge cu mâna. Dacă am fi știut, poate că am fi căzut pradă deznădejdii. Fără să ne dăm seama însă, începusem să facem proiecte pentru viața pe uscat; în mintea noastră luau de pe acum ființă conceptele telegramelor. Imaginea celui dintâi ospăț într-un mic han de țară ne vrăjea gândurile… Când. De odată, vântul încetă și vela începu să fluture. Privirăm ceru! în jurul nostru: se acoperea de nori groși care se îngrămădeau la sud-est. Se apropia furtuna. Am dat repede la apă ancora plutitoare, căci nu îndrăzneam să așteptăm până în ultima clipă. În dată ce vela a fost coborâtă, am acoperit barca de la un cap la altul, pentru a petrece noaptea

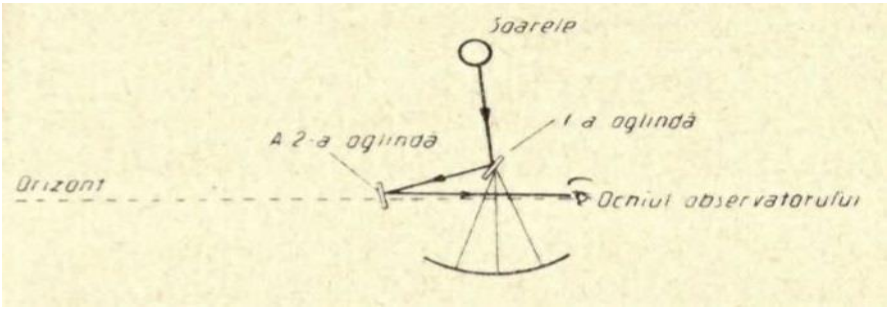
---

[67] O milă marină are 1 852 metri. — N. T.

așteptând să treacă furtuna. Ea s-a năpustit brusc asupra noastră. Stăteam înghesuiți într-un spațiu restrâns, cu genunchii îndoiți, cât mai incomod cu putință, dar în siguranță. Valurile se spărgeau de prova lui "L'Hérétique" și auzeam cum curge apa peste capetele noastre, trecând pe deasupra ambarcației. „L'Hérétique" se lipea de apă ca o caracatiță. Eram acum convins că nimic, nu poate compromite perfecta stabilitate a bărcii noastre pneumatice. Puteam redacta în voie jurnalul de bord. În interiorul bărcii nimic nu se mișca. În timpul acesta, afară, asaltul valurilor se întețea.

În cursul acestei lungi așteptări, întreruptă doar de exclamații, schimbarăm numai câteva cuvinte. Ghemuiți sub tendă, în locul rezervat pentru somn, ne mărgineam să ne lăsăm în voia întâmplării.

Totul era luminat de lumina galbenă care se strecura în adăpostul nostru. Jack era galben, ca și mine; până și atmosfera avea aceeași culoare a paiului. Ni se strângea inima simțindu-ne neputincioși în mijlocul elementelor dezlănțuite ale naturii. În această așteptare pasivă, care ne măcina, făceam totuși pronosticuri. Încercam să ghicim unde ne va duce furtuna. Jack făcu pe o foaie de hârtie niște calcule complicate, pentru a evalua deriva noastră și ajunse la concluzia că vom fi împinși în fundul golfului Valencia. Consultarăm de îndată *Instrucțiunile nautice*[68] unde aflarăm că e vorba de o regiune primejdioasă, în care vânturile se reped ca



o furtună și se îndreaptă în direcția temutului golf al Leului. Trebuia să evităm cu orice preț acest golf. Ce putea face însă voința noastră, legați cum eram de soarta acestui „dop"? Ne încredințarăm, "Providenței" și, cuminți, încercarăm să profităm de această inacțiune nedorită pentru a ne reface forțele slăbite.

Cu toate acestea, în bezna de sub tendă, imaginația noastră continua să lucreze. Ce se întâmpla oare afară, sus, în această furioasă încleștare dintre mare

---

[68] Instrucțiunile nautice dau navigatorului informații asupra particularităților coastei de care se apropie, atunci când el nu o cunoaște. Sunt asemenea instrucțiuni pentru coastele de pe tot globul și ele mai au informații amănunțite asupra meteorologiei și hidrografiei (curenților) ale fiecărui punct. —N.A.

și cer, care ne purta ca pe un fir de pai? Număram orele așteptând sfârșitul nopții care ne va îngădui poate să redevenim oameni, să nu mai fim niște simple jucării neputincioase, la discreția stihiilor.

După o ultimă zi de mai, care a trecut suportabil, dar care ne îndepărta treptat de țelul nostru, ziua de 1 iunie ne găsi pe o mare dezlănțuită și pe o ceață s-o tai cu cuțitul. Nu vedeam nici măcar extremitățile bărcuței noastre.

Mai târziu, ceața ne îngădui să zărim la vreo sută de metri un mare transatlantic, care se îndrepta cu toată viteza spre Barcelona. După aceea, vântul se stabili în direcția est nord-est; primejdia de-a fi împinși spre coasta spaniolă creștea. Eram atât de slăbiți, încât a fost nevoie să ne schimbăm de trei ori pentru a readuce la bord cei douăzeci și cinci de metri de saulă pe care-i târam degeaba. Pe la amiază, Jack încercă să determine poziția, cu toate că soarele abia dacă izbutea să răzbată prin bolta joasa care ne apăsa. Nu reuși, și atunci încercă să determine deriva. După părerea lui, eram târâți în golful Valenciei. În apropierea unei puzderii de insulițe, Los Columbretes, care se află în fața orașului, înspre larg. Două capcane ne stăteau înainte. Trebuia să petrecem o zi cu atât mai lungă și mai deprimantă cu cât se arăta a fi lipsită de orice activitate.

Deodată, un zgomot bizar și îndepărtat ne dădu de veste că pe mare se petrece ceva neobișnuit. Ieșirăm pe brânci din adăpostul nostru, gata pentru orice eventualitate, și uimirea ne încremeni locului. La o sută de metri de „L'Hérétique", în babord, se vedea o namilă de o albeață ireală, o ființă vie apărută din străfundul veacurilor. Arătarea fantastică se apropia de noi pe nesimțite; pentru orice eventualitate, mi-am încărcat pușca submarină. Aproape nu-mi venea să cred, și totuși îmi dădeam seama că acest monstru, lung de 20 până la 30 de metri, e o balenă albinos, specimen extrem de rar, mai cu seamă în Mediterana. O balenă albă[69].

Înainte de toate trebuia să-mi dovedesc mie însumi și să dovedesc apoi și altuia că mă aflam în toate facultățile mintale. Mi-am aruncat, așadar, arma inutilă și am luat aparatul cinematografic, cu care am filmat liniștit apropierea amenințătoare a monstrului. După aceea am așteptat cu sufletul la gură urmarea evenimentelor. Ochii roșii ai animalului mă fascinau; Jack urmărea cu groază fiecare mișcare a teribilei cozi, al cărei capriciu risca în fiecare clipă să ne mături de pe suprafața mării. Cu toate că îmi aminteam de ultima noastră întâlnire pașnică cu o turmă de balene, eram totuși îngrijorat de apropierea acestui animal singuratic și neașteptat. Când ajunse lângă noi, namila se afundă sub barca noastră și evolua calm în jurul nostru, pentru a ne îngădui parcă să-i admirăm pe îndelete albeața ca de zăpadă a pielii. După aceea viră încet și dispăru în ceață.

Abia ne revenisem din această alarmă și discutam încă despre fantastica

---

[69] Vezi notele directorului adjunct al Muzeului național de științe naturale, P. Budqué, puse la finele cărții. — N. A.

apariție, când trebui să ciulim din nou urechile. Balena albă fusese oare semnul prevestitor al unor “vrăji“ menite să ne zdruncine mințile? Nu trecuse nicio oră de când uriașul animal marin se făcuse nevăzut și începu să se audă lămurit, prin ceață, mugetul unei sirene. Semnalul de primejdie făcu să ne ridicăm amândoi în picioare. La drept vorbind, auzisem cu puțin timp înainte, de câteva ori, un zgomot asemănător, însă slab și trecător, așa că îndoindu-mă de auzul meu, nu spusesem nimic. Îmi veni în gând că uscatul trebuie să fie aproape… Dar de ce să trezesc o asemenea nădejde în mintea tovarășului meu, când putea să fie deșartă? Acum îndoiala nu mai era cu putință. Această chemare, care nu putea veni decât de la oameni, crescu și se întări, acoperind până și vocile noastre: neputința de a-i localiza izvorul ne dădu un fel de amețeală.

E foarte greu să precizezi care e locul de unde provine un semnal în ceață. Mie mi se părea că vine dinspre, sud-vest, însă Jack îl auzea la nord-vest. Deoarece nu știam câtuși de puțin unde ne aflam, am desfășurat harta Mediteranei și, dându-ne silința să fim calmi, ne puserăm să căutăm uscatul de care eram probabil atât de aproape. Degetele noastre se întâlniră în același punct: o mică insulă pierdută, din grupul insulelor Columbretes, aflată la vreo zece mile la sud de locul unde Jack determinase, poziția noastră.

Brusc, fără nicio tranziție, avurăm conștiința unei primejdii iminente: eram acum asurziți de huruitul unui motor care acoperea mugetul profund al sirenei și ne așteptam să vedem o navă năpustindu-se asupra lui „L” Hérétique“. Lucrul acesta ar fi fost o catastrofă inevitabilă. Dintr-o săritură ne repezirăm la tot ce putea fi sonor în ambarcația noastră: eu am apucat o cratiță și începui să lovesc repede în ea cu șurubul presei de pește, în timp ce Jack hătea cu sete cu capacul în gamelă. Un fel de frenezie deznădăjduită ne înzecea puterile. Larma infernală din jurul nostru, motorul și sirena, contopite într-un vacarm nemaipomenit, sporeau în jurul nostru. La un moment dat, totul încetă. Asupra noastră se lăsă o tăcere de mormânt. Jack și cu mine am rămas o clipă împietriți și după aceea am reluat cu și mai multă putere larma semnalizatoarelor noastre sonore improvizate. Deodată izbucni din nou uruitul motorului și chemarea sinistră a sirenei.

Am avut impresia certă că vom înnebuni dacă încercarea aceasta mai durează. Cu mintea limpede, am evaluat intensitatea egală a sunetelor discordante, care ne veneau pare-se, din toate părțile.

Am măsurat timpul: zece minute, zece minute de groază, zece minute care, ni s-au părut cele mai lungi din viața noastră. Larma încetă din nou, oprind în același timp agitația noastră înfrigurată.

În clipa aceea, ca printr-o „vrajă”, ceața se destrăma sub adierea vântului și ne apăru pustiul nesfârșit al mării, până la orizont. Pe o rază de 30 de kilometri – nimic, absolut nimic. Am rămas înmărmuriți. Eram siguri că simțurile noastre nu fuseseră victima unor năluciri. În starea de slăbiciune însă a facultăților noastre intelectuale ne era aproape cu neputință să recurgem la judecata logică spre a încerca să înțelegem ceea ce n-am încetat să numesc „Misterul de la Columbretes”. În clipele imediat următoare, am fost amândoi de acord să ne străduim a uita pentru câtva

timp acest vis urât, de teama să nu ne strice nopțile… Trebuia să ne refacem urgent forțele. Mai târziu, comparându-ne impresiile, am presupus că un submarin venise la suprafață spre a-și reînnoi provizia de aer. Dar submarinele nu au sirene de ceață. Misterul rămânea întreg… Naufragiații din toate veacurile vor fi întotdeauna aceiași supuși „vrăjitoriilor" necunoscute ale mării.

Pe mine mă aștepta încă o încercare, mai simplă, dar nu mai puțin tragică: în cursul nopții de coșmar dintre 1 spre 2 iunie am simțit în gingie niște zvâcnituri dureroase, caracteristice formării unui abces, și în curând acesta apăru într-adevăr și începu să crească cu repeziciune. Era provocat de infectarea unei mici răni făcută de curând. Alimentarea cu pește crud nu ajută nici pe departe la rapida cicatrizare a rănilor și trebuie să notez, că cea mai mică zgârietură se vindeca destul de anevoie. Devenisem extrem de sensibili la cea mai mică infecție.

Dacă ar fi fost vorba de tovarășul meu, m-aș fi folosit imediat de penicilină, dar un cobai bătrân și hârșit ca mine putea să se lipsească de acest remediu. În curând însă durerea deveni atât de puternică, încât mă văzui silit să înroșesc pe lampa de gaz, cuțitul chirurgical și să deschid abcesul, presărând tăietura cu streptocid. Durerea a fost pentru o clipă insuportabilă, și Jack, care se uita la mine, începuse să despere. În curând însă m-am simțit mai bine: la urma urmei, metoda mea n-a fost chiar atât de proastă.

Balenele continuau să roiască în jurul nostru. Ele aveau să-mi prilejuiască una din cele mai zgomotoase nopți din tot cursul traversării. Vântul suflă într-una în rafale. Valurile se spărgeau de prova bărcii noastre cu zgomotul lor obișnuit, dar pe acest fond sonor și monoton se deslușeau cât se poate de lămurit răsuflările uriașelor cetacee care ne înconjurau. Liniștite de întunericul nopții și de pasivitatea noastră, veneau foarte aproape și trebuie să spun că nici eu nu eram prea liniștit. Mă temeam într-adevăr ca nu cumva, făcând abstracție de lungimea lor, aceste balene curioase să nu se redreseze prea repede și atunci adio „dopul" nostru pneumatic. Adio cei de pe el…

Lumina noastră îi atrăgea pe toți vecinii posibili; marsuini și pești de toate felurile se zbenguiau care mai de care sub razele ei. Deodată, în urma noastră se arătară două lumini verzi, care se ridicau din adâncuri. Parcă erau ochii unei pisici luminați noaptea de farurile unui automobil. Era o mică raie, atrasă de această lumină neobișnuită. Cu toate străduințele depuse, n-am putut-o harpona; asta spre norocul nostru, căci, lipsiți de apă cum eram, carnea sa având la fel de multă sare ca și apa de mare, ne-ar fi pus rinichii la grea încercare.

În noaptea aceasta, din pricina unei mișcări greșite, una din vâsle a căzut în apă. Era o catastrofă: nu avusesem decât două, așa că ne era cu neputință să mai vâslim. Am căutat-o la suprafață cu o lanternă electrică, dar fără rezultat. De aici înainte nu mai puteam ajunge la o coastă apropiată decât cu ajutorul vântului.

A doua zi, 2 iunie, cerul s-a înseninat, dar vântul, cu toate că și-a schimbat direcția spre sud-vest, a rămas totuși foarte puternic. Dacă am fi putut cel puțin să frânăm derivarea noastră spre acest teribil golf al Leului care ne amenința! Jack era de părere că am derivat circa cincizeci de mile pe zi. Nu mâncasem de cinci

zile și foamea creștea mereu ori, mai degrabă, sufeream acum într-alt fel din pricina ei. Stomacul nu ne mai chinuia, însă o somnolență de neînvins punea stăpânire pe noi, ne venea să dormim ca marmotele. Să dormim, să dormim cât mai mult era singura noastră dorință. Pe la 9 dimineața moțăiam, când Jack, care era la cârmă, începu să strige:

— *Alain, Alain, fish!*[70]

Sării în sus și zării un meru, care, slujindu-se de dâra pe care o lăsam în urma noastră, înota fără jenă între extremitățile flotoarelor. De data aceasta era unul mare, de cel puțin trei sau patru kilograme! Dând cu botul de rama-cârmă, venea din când în când să-și frece spinarea de ea. Ca un măgar la un gard. În primul rând, trebuie să nimeresc bine ținta! Arbaleta[71] mea submarină e armată. Într-o clipită, în poziție de tir, țintesc cu atenție înspre animal. Harponul meu atinge apa; îndată, peștele curios, vine să vadă ce este acest obiect bizar. Curiozitate fatală! Apăs pe trăgaci și săgeata pătrunde cincisprezece centimetri în capul lui, ucigându-l pe loc și înroșind apa. După ce-l ridic la bord, rămânem câtva timp năuciți în fața acestei capturi, mâncând-o mai întâi cu ochii. Cred că pauza a fost binevenită, deoarece a permis stomacurilor noastre să secreteze în voie. Și să se pregătească pentru primirea acestei bune substanțe animale. Ca să zicem așa, stomacurile noastre se lingeau dinainte pe "buze"…

O, marele reflex al lui Pavlov!

Prima noastră grijă a fost să bem. M-am hotărât să experimentez cu acest pește mare tehnica inciziilor dorsale, care e asemănătoare, de fapt, cu cea întrebuințată pentru a recolta rășina de pin. Câtă voluptate să bei un lichid care nu e sărat! Stomacurile noastre nu se adaptau prea bine acestui regim ciudat: pește crud și post, post și pește crud! Nu-i nimic, se vor adapta! Aveam provizii pentru două zile. Moralul se ridică văzând cu ochii. Cu toate acestea, furtuna continua să ne zgâlțâie din plin, dar era cald și, mai ales, aveam hrană.

Au trecut, una după alta, trei zile de viață contemplativă, trei zile de inactivitate apăsătoare și apoi iar: „proviziile noastre sunt pe sfârșite ohe, ohe!"[72]

Nu făcusem niciun pas în direcția insulelor, dimpotrivă, ne depărtasem treptat, și în dimineața zilei a patra postul trebuia să reînceapă. Cu toate că moralul nostru era bun, perspectiva aceasta ne deprima. Era evident că nu vom putea suporta mult un asemenea regim. Era evident că Mediterana nu asigură cele trebuincioase vieții. Cu toate acestea, tot felul de nave treceau destul de des pe lângă noi, într-o larmă asurzitoare de motoare, dar niciuna nu ne zărea ori, dacă ne zărea, nu se

---

[70] Alain! Alain! Pește! — N.T.

[71] Arc de oțel montat pe o bară de lemn, care se încordează cu un resort și este folosit la aruncarea săgeților. — N. T.

[72] Cuvinte dintr-un cunoscut cântec francez. — N. T.

sinchisea. De bună seamă că nu făceam apel la ele, dar ce s-ar fi întâmplat în caz contrar? Era evident că trebuia să încercăm într-o zi experiența.

În sfârșit, în dimineața zilei de 5 iunie, într-a unsprezecea zi a călătoriei noastre, elementele naturii se calmară, lăsându-ne sleiți, dar încrezători, înfometați, dar hotărâți să înfruntăm orice greutăți și să ne continuăm drumul. Unde ne aflam? Iată prima întrebare pe care ne-o puneam. La amiază, pentru prima dată în ultimele șase zile, Jack determină, în cele din urmă poziția noastră. Ne aflam la 150 de mile la nord-nord-est de Minorca. În timpul furtunii am descris o elipsă. Va trebui să tăiem drumul făcut cu câteva zile mai înainte. Vântul însă, contradicție proprie acestei mări capricioase, a încetat cu totul, nicio adiere în jurul nostru.

Apa este liniștită, o oglindă străbătută din când în când de puncte negre care sar și recad, încrețind-o în cercuri concentrice. Suntem de-a binelea înconjurați de toni și de marsuini, care saltă în toate direcțiile. În fața ochilor noștri se lăfăie o întreagă cămară de alimente. Trebuie să încercăm cu orice preț să ne facem ceva provizii. Mi-e cu neputință să nu zâmbesc când mă gândesc la încercarea făcută în dimineața aceea. M-am hotărât fie ce-o fi să încerc harponarea unui ton. Cred că trebuie să fie cineva bine îmboldit de foame ca să se avânte într-o asemenea aventură. Harponarea unui ton nu e lucru mare, dar încercarea de a-l aduce la bord e un adevărat număr de circ, care ar stârni râsul amatorilor de vânătoare submarină experimentați. Îmi pun ochelarii, îmi potrivesc respiratorul și cobor în apă, unde Jack îmi dă arbaleta. Curând izbutesc să mă apropii de bancul de toni. „Vjjjt!" Harponul slobozit se înfige vibrând în masa compactă. În ziua aceea n-a lipsit mult să fiu eu cel pescuit, deoarece tonul era acela care mă trăgea. Din fericire rezistența saulelor de pescuit are o limită, chiar când acestea sunt din nailon. Slavă domnului! Fără nicio pradă, reușesc să mă urc la bord cu mare greutate, ajutat de Jack. Pierzând numai iluziile și un harpon. Greutatea ce întâmpin la urcarea în barcă mă face să mulțumesc „providenței'* că Jack e cu mine: singur n-aș fi putut să duc la bun sfârșit acest efort.

Balenele continuă să se agite în jurul nostru

Și postul continuă: 4 iunie, 5 iunie. 6 iunie… Zilele sc scurg monotone și din ce în ce mai istovitoare. Rația de apă de mare e singura noastră băutură, iar drept hrană – planctonul de care suntem din zi în zi mai dezgustați. Cea mai mică mișcare reprezintă pentru noi un efort supraomenesc și chinuitor. Foamea a ajuns foamete;

din starea acută ea a devenit cronică. Începem să consumăm propriile noastre proteine, ceea ce înseamnă autodistrugere. Nu mai gândim, ci dormim sau dormităm trei sferturi din timp.

Vântul bate rar. Din fericire, el ne apropie tot mai mult de țintă. Vineri seara 6 iunie, hotărâm că a sosit momentul să încercăm semnalizarea. Trebuia să oprim o navă: în felul acesta vom ști care sunt șansele noastre de-a fi zăriți în caz de primejdie. Vom putea trimite rudelor și prietenilor știri despre noi. Erau cu siguranță chinuiți de neliniște și, pe de altă parte, ne temeam în fiecare zi să nu ne pomenim cu niște ajutoare pe care nu le ceruserăm și care ar fi pus capăt experienței. De altfel, chiar dacă am fi fost pescuiți de vreo navă oarecare, ceea ce nu doream, teoria mea asupra posibilității vieții pe marc nu ar fi suferit cu nimic din această pricină.

Într-adevăr, în Marea Mediterană, pentru cel ce suferă un naufragiu nu se pune problema menținerii vieții, deoarece, e curând zărit de una din numeroasele nave care brăzdează apele acestei mări. Alta e situația pe un ocean atât de mare și de pustiu ca Atlanticul.

Acum, după ce experimentasem oamenii și materialul, voiam să ajungem la Tanger sau Gibraltar și să ne avântăm în Atlantic.

Pe de altă parte, Jack ar fi voit să pătrundem în apele oceanului înainte de septembrie. Era încredințat că în această epocă încep cicloanele în Antile. De fapt, ele se termină în septembrie, dar din noiembrie până în martie nimeni n-a văzut vreun ciclon. Nu înțeleg nici acum această greșeală.

Era, așadar, lucru hotărât: vom încerca chiar de astă seară să oprim o navă și să-i cerem ajutor în alimente. Până acum n-am avut nicio clipă tentația de a deschide alimentele conservate. Ele sunt foarte greu de procurat și ne-ar fi putut fi foarte utile pentru traversarea Atlanticului. În fond, să realizăm traversarea mâncând propriile alimente n-avea niciun rost: ele erau menite să slujească numai dacă n-am mai fi putut rezista.

Fiind, până acum, într-o stare destul de bună, nici prin gând nu ne trecuse să ne atingem de ele. Repet, experiența noastră și-ar fi pierdut în acest caz orice rost.

Ora 18. O navă în prova tribord. Punem în acțiune dispozitivele pregătite cu mult timp înainte. Jack lansează două rachete cu explozie. Nicio reacție din partea navei. Pun atunci mâna pe heliograf. Aparat care trimite soarele în ochii observatorului, după principiul oglinzii pe care copiii o îndreaptă spre trecători, și încerc să atrag atenția navei, făcând cu aparatul semnalul luminos *S.O.S.* Nava își continuă drumul impasibilă. Este oare cu putință să nu ne fi văzut? Pentru moment, lucrul acesta îmi pare cu totul imposibil. Cu toate acestea, acum sunt încredințat că nu ne-a văzut nimeni de la bordul navei căci am fi fost semnalați măcar de un pasager.

Îndată ce nava s-a mistuit în zare, pe marea ca untdelemnul s-a așternut tăcerea. Dacă oamenii *se* arată nepăsători, în schimb animalele continuă să se manifeste.

Seara aceasta avea să se sfârșească cu o viziune stranie și de neuitat. În clipa

în care soarele era gata să apună, i-am văzut chipul reflectat de mii de ori pe luciul mării. În timp ce admiram această oglindă strălucitoare, mare îmi fu surprinderea când băgai de seamă că era vorba de sute și sute de broaște țestoase de mare, ale căror carapace păreau sudate una de alta, alcătuind o scoarță solidă la suprafața valurilor. Din când în când, câte un cap se ridica din această masă, fixând asupra noastră niște ochi mici și răi, ca de șarpe. Încercând să mă apropii și să harponez una din ele, făcui o mișcare greșită și într-o clipă întreaga masă se făcu nevăzută, ca o placă de metal care s-ar afunda oscilând. După aceea noaptea se lăsă din nou, atotstăpânitoare, nepăsătoare și la calm, și la furtună.

Sâmbătă, 7 iunie. Se luminează de ziuă. Va fi o căldură înăbușitoare. Numai barometrul trădează o notă pesimistă: scade neîncetat. Jack doarme mai departe. Îl trezesc, șoptindu-i:

— Jack, o navă la circa două mile.

Dispozitivul de alarmă începe din nou să funcționeze. Jack își manevrează rachetele: una, două, a treia. În ciuda exploziilor și a iluminațiilor contrastând cu paloarea zorilor, nava își vede mai departe liniștită de drum. E prea devreme pentru heliograful meu.

Ce e de făcut? Și această navă ne va scăpa? Un naufragiat trebuie să renunțe la orice nădejde de a se face văzut? Ca ultimă resursă recurgem la un fumigen portocaliu, vizibil în timpul zilei: îl aruncăm în mare și norul său începe să ne acopere. O lungă clipă de neliniște. Cine-ar putea măsura timpul când așteptarea se prelungește timp de câteva minute?

Norul se împrăștie și constatăm că masa greoaie înaintează spre noi. Spre marea noastră uimire, pachebotul nu-și reduce viteza în timp ce se apropie de noi. Este nava „Sidi-Ferruch“.

La mică distanță, pe comandă, căpitanul ne strigă:.. Doriți ceva? „ca și cum l-am fi deranjat spre a-i răspunde:.. Nu. Nimic”.

Îi cerem: „Indicați-ne poziția și dați-ne ceva alimente”. Nava descrie acum un cerc mare și se oprește la circa cinci sute de metri.

Deși sunt atât de istovit, sunt nevoit să pun mâna pe godilă[73]. Ne apropiem de marele pachebot și pasagerii ni se adresează prietenos ca și secundul, care ne dă niște alimente și apă. Își face apariția căpitanul, un tip cazon: „Hai, hai, nu e acum timpul de făcut experiențe!” ne strigă el. Un om extrem de „curtenitor”, nimic de spus. Jack stă bosumflat și tace. N-a fumat de cinci zile și trage nădejde să capete o țigară, dar nu vrea s-o ceară. Secundul se agită și totul se termină fără ca cineva să ne facă propunerea de a urca la bord. După asta, „Sidi-Ferruch” se îndepărtează, ducând cu sine pe amabilul comandant.

Nu știm cât de scump ne va costa această înlâlnire și câte reproșuri ne va aduce

---

[73] Ramă unică, fixată la pupa ambarcației, cu care se ramează, descriind în apă o mișcare orizontală de elice. — N. T.

această neînsemnată alimentare. Punând accentul pe ea, unii se vor socoti îndreptățiți să dea uitării atât cele zece zile din patrusprezece pe care le-am petrecut fără hrană și fără apă. Cât și cele patru zile când am trăit numai din meru și suc de pește. Vom fi calificați drept farsori pentru că am cerut un mic ajutor, cu toate că situația noastră a fost aproape aceeași cu a naufragiaților de pe vasul „La Méduse".

Am rezistat de fapt patrusprezece zile. Având vin și apă, cei mai mulți dintre naufragiații de pe „La Méduse" au fost găsiți morți după douăsprezece zile de rătăcire cu pluta pe mare.

DE LA 7 IUNIE LA 21 IUNIE

„Sidi-Ferruch" se îndepărtează rapid. Domnule căpitan, vă urez să nu fiți niciodată nevoit să „faceți experiențe" ca a noastră.

Nava dumitale duce cu sine, fără să știm încă, o întreagă încărcătură de ironii, calomnii și insulte, care se vor revărsa asupra noastră în cursul lunilor următoare.

Jack dă frâu liber indignării sale pentru lipsa de politețe a căpitanului francez. Nu pot decât să-i dau dreptate. În orice caz, ai noștri vor fi mai liniștiți, iar noi avem satisfacția că n-am cedat tentației de a ne urca pe bordul navei… Experiența continuă. Ne lăsăm legănați. Fără nicio reținere, de bucurie că bem în sfârșit, apă dulce și cercetăm sacul cu merinde. Găsim în el pesmeți de mare, patru cutii de conserve de carne și o cutie de lapte condensat.

Barometrul n-a mințit; cu tot soarele strălucitor, vântul bate din nou cu mare putere, de data aceasta însă în direcția cea bună, ducându-ne spre sud sud-vest. Minorca e tot mai aproape și, ca un dar duminical, duminică 8 iunie, la ora 12, zărim din nou vârful muntelui Toro, mult mai clar decât acum opt zile. Vom izbuti oare de data aceasta să acostăm?

Arhipelagul Balearelor se compune din șase insule, din care cele trei principale sini Malorca, Minorca și Ibiza. Minorca, pe care-o zărim în după-amiaza de 8 iunie, este insula cea mai răsăriteană. În partea de sud a coastei de est se află capitala sa Mahon, vestită prin bătălia dată aici de ducele de Hichelieu. Pentru debarcare putem alege între două porturi: capitala la est, iar la vest micul port Ciudadela. De fapt, e cu neputință să acostăm pe coasta de nord, străjuită de faleze, unde s-au produs numeroase naufragii, cum este, îndeosebi, acela al navei „Général Chanzy" în 1910. Trebuie, așadar, s-o ocolim.

Ne îndepărtăm mai întâi spre extremitatea de nord-est, socotind că vom putea ajunge la Mahon în cursul nopții. Vântul hotărăște însă altminteri și ne împinge ușor spre vest, așa că a doua zi dimineața ne vedem la mică distanță de coasta de nord. Unde sunt, Dumnezeule, golfurile înflorite pe care le evocă acest nume: Baleare? Plaje nu sunt decât pe coasta de sud. Timp de trei nesfârșite zile vom deriva în largul acestor coaste, fără a putea să debarcăm. Suntem însă foarte aproape și le

filmez cu nesaț. Dacă un vânt puternic ne-ar îndepărta de ele, filmul, cel puțin, ne va fi martor.

În ziua de luni derivăm treptat spre extremitatea de nord-vest a insulei. Suntem atât de aproape, încât pot distinge cum fuge un iepure pe deal. Chinurile foamei s-au terminat: în fiecare zi pescuiesc sub apă. Ce mai loc de vânătoare. Doamne Dumnezeule!

În tot timpul navigației noastre de-a lungul coastei, ca și în timpul cât am fost pe insulă, am pescuit aproape în fiecare zi numai câte o oră. Și niciodată n-am adus mai puțin de șase kilograme de pește.

Suntem, cu toate acestea, grăbiți să ajungem în port; vrem să sfârșim o dată cu această primă etapă și să aranjăm transportarea noastră cât mai repede la Malaga sau la Tanger, într-un loc cât mai apropiat de strâmtoarea Gibraltar. Vom fi acolo la punctul de plecare pentru a ne avânta în Atlantic.

Marți 10, la apusul soarelui, ne aflăm la câteva sute de metri de extremitatea de nord-vest a insulei. Vântul care, așa slab cum fusese, ne dusese până aci, ne părăsește tocmai când să dublăm Capul Minorca. Niciun golf, niciun adăpost, niciun fund pe care să putem ancora. Culmea ghinionului, vântul de uscat ne împinge spre larg.. Minorca, pământul făgăduinței, va dispărea oare din nou? Vom reîncepe oare plutirea în cercul infernal din golful Valenciei? Încercăm să oprim cu ancora plutitoare deriva spre nord. Din păcate, curentul ne duce și el tot spre nord și, cuprinși de deznădejde, ne trezim, miercuri 11 iunie, într-a optsprezecea zi a călătoriei, la cel puțin 15 mile de această coastă atât de mult dorită.

Curând însă prindem din nou curaj. Se stârnește o ușoară briză de larg și cu ajutorul ei ne apropiem din nou încet de coastă, tot spre extremitatea de vest a Capului Minorca. Știm că, de îndată ce vom fi dublat acest cap, la circa o milă spre sud se află un mic port, Ciudadela, care ni se pare un fericit liman. Ce bucurie pe noi, pe la ora 10 dimineața, când zărim vreo zece bărci de pescari plutind de-a lungul coastei. Nu ne-au văzut. Una din ele însă s-a îndreptat spre nord-est de noi spre a scoate plasele. Cu neputință să nu dea de noi la întoarcere.

Îi vom ruga să ne remorcheze până în port.

Tot nu ne-au văzut! Oare barca noastră va fi iarăși dusă de lângă Capul Minorca atât de mult dorit? Ne apropiem din ce în ce mai mult de uscat, când vântul se oprește din nou. Vom lua oare totul de la început? Din fericire, nu! La vreo douăzeci de metri de țărm, se apropie de noi o barcă de pescari care ne remorchează.

Peste zece minute, nu ne vine să credem ochilor: intrăm într-un port mic. Și încântător, care, pur și simplu, ne-a fermecat. A fost însă o vrajă periculoasă pentru tovarășul meu, întrucât, în ciuda dârzeniei sale, a bărbăției și a bunei dispoziții pe mare, n-a putut să reziste tentațiilor uscatului.

Intrarea noastră în port atrase o mare mulțime. La capătul digului de la intrarea în port se afla un ofițer spaniol în vârstă, cu o privire sclipitor de inteligentă. Dând cu ochii de pavilionul nostru, mi se adresă mie, care, sprijinit de doi spectatori amabili, abia mă țineam pe picioare. Se înfiripă o conversație rapidă:

— Sunteți francez?

— Da.
— De unde veniți?
— Din Franța.
Cum asta? spuse el. Privind la „L'Heretique".
— Da.
— Din ce port?
— Monte-Carlo.
— Dragă domnule, cum pot să cred așa ceva?…
Îi întind o tăietură dintr-un ziar care anunța plecarea noastră.
Emoționat, l-am poftit să se convingă că alimentele noastre de rezervă sunt neatinse.
Ce deosebire față de cele patruzeci și opt de ore dinainte! Mai întâi, și cât mai repede, telegrame pentru ai noștri. După aceea, o bună halbă de bere la gheață, care ni se pare o binefacere a zeilor.
Am băut-o într-o mică cafenea, a cărei patroană m-a îngrijit ca o mamă în tot timpul ședерii noastre pe insulă.
Așa a început vraja acelor locuri frumoase ca-n vis. Călăuzele noastre, devenite prietenii noștri, ne-au arătat bogățiile și frumusețile acestui minunat orășel.
Îți mulțumesc ție, Guillermo, că m-ai dus în locuințe în care s-au păstrat lucruri amintind de diverși cuceritori: mauri, francezi, englezi, spanioli, unde, alături de arme spaniole și minunate manuscrise flamande, se află mobilier datând din epoca reginei Ana. Îți mulțumesc că mi-ai spus o dată: "Această casă este a ta", căci în gura unui om din neamul tău aceasta nu-i o frază goală.
Îți mulțumesc și ție, Augustin, care m-ai tratat cu mâncăruri de-ale insulei Minorca și, între altele, cu renumita „sobrazada"[74], a cărei amintire arzătoare o păstrez și acum.
Vă mulțumesc și vouă, Fernando și Garcia, care mi-ați arătat micile golfuri unde se zbenguiau meruși și o mulțime de alți pești ce mi-au trezit în suflet speranțe și mie, pescar lipsit de experiență.
Până și cea de-a doua pasiune a mea, pasiunea pentru muzică, și-a găsit o satisfacție deplină în această minunată insulă. Duminica următoare Guillermo mi-a făcut cunoștință cu unul din compozitorii din partea locului, în casa căruia m-am întâlnit cu excelentul pianist din Malorca, Don Mas Porcel. Elevul lui Alfred Cortot. Și iată cum creația lui Bach, De Falla, Schumann și Debussy a pus din nou stăpânire pe mine. Cât de greu mi-a fost să plec de aci!
Cu toate acestea, în ziua de luni, ajutați de marinarii care ne încurajau și de acel simpatic ofițer din marina spaniolă, Manuel Despujols, care ne-a întâmpinat atât de cordial, am părăsit acest mic și încântător port, în aplauzele celor de față. Un

---

[74] Cârnat spaniol foarte condimentat și picant.N.T.

sardinier[75] ne-a remorcat spre Alcudia, cam la cinci mile în largul coastelor insulei Minorca.

Pentru a doua oară s-a întâmplat ceea ce avea să devină lucru obișnuit pentru noi: după vreo zece minute, remorca a fost molată și ne-am trezit din nou singuri. De data aceasta, drumul era scurt: voiam să ajungem la Malorca, aflată la o depărtare de 40 de mile. Puteam fi acolo a doua zi în zori. Problema cea mare era cum să facem ca să nu fim împinși spre coasta de nord, lucru des tul de greu, deoarece derivoarele fuseseră fixate greșit și le foloseam greșit, așa că nu mai țineau, iar vântul bătea dinspre sud-est. Cu toate acestea, totul părea să se desfășoare în chip foarte mulțumitor, și zorii zilei de marți 17 ne găsiră pe drumul cel bun în mijlocul strâmtorii. Am întâlnit mai mulți sardinieri care ne-au salutat cu prietenie. Șederea pe uscat nu fusese prea îndelungată si ne-am obișnuit din nou repede cu viața de pe „L'Hérétique".

Luasem de altminteri și unele alimente, socotind că între insule experiența nu avea niciun rost. Păstram cu sfințenie pentru Atlantic alimentele de rezervă. În sfârșit, către ora 18, insula îndrăgită Minorca, destul de joasă, dispăru la răsărit, în timp ce Malorca, maiestoasă și semeață, se profila la apus. Totul decurgea cum nu se poate mai bine. Luminile Alcudiei începură să se vadă limpede. Ne aflam la aproximativ cinci mile de port.

La un moment dat, Jack, care era la cârmă, îmi spuse calm, după obiceiul său:

— Alain, derivăm strașnic spre nord, iar vântul bate acum drept dinspre sud. Chestia asta nu-mi place de loc, căci vânturile de sud și de nord aduc niște furtuni teribile în strâmtoare. Oricum, să încercăm.

Stâncile prăpăstioase ale insulei Malorca defilară pe dinaintea noastră. Era gata să fim din nou azvârliți în golful Valenciei! O singură speranță: ancora plutitoare. Nesuferită mare! Când o vom părăsi oare? Când vom întâlni în sfârșit, vânturile regulate?

Am jurat să nu mă mai aventurez niciodată în Mediterana fără să am cel puțin un motor de rezervă. Trebuie să mai petrecem o noapte de inactivitate. Ce ne va aduce oare ziua de mâine? Mediterana începe să ne cam obosească.

Cu multă îngrijorare am privit în jurul nostru în zorii zilei de 18. Vântul se oprise, dar ne-am dat seama cu desperare că eram aproape în aceeași poziție ca marți 10, la aceeași oră, poate chiar mai spre larg: la circa 20 de mile nord-est de extremitatea de nord-vest a… insulei Minorca. Trebuia s-o luăm iarăși de la capăt: să dublăm capul și să străbatem strâmtoarea.

Culmea nenorocirii, vântul de nord începu să sufle a furtună!

Departe de uscat nu ne temeam de nimic. Însă aci, înconjurați de faleze, eram în mare pericol. Nu puteam face decât un singur lucru: să încercăm o întoarcere la Ciudadela, unde să așteptăm până ce vremea se va potoli. Trebuia să ne grăbim,

---

[75] Navă mică dc pescuit sardele cu năvodul de larg. — N. T.

căci vântul se întețea din ce în ce. Foarte repede, cam în patru ore (adică cu o medie de 5 noduri) puteam fi foarte aproape de uscat. Marea era însă dezlănțuită și era cu neputință să dublăm acest cap afurisit. În clipa când ne hotărâm să ne întoarcem spre est. Ca să întrăm într-un golf relativ liniștit, trecea pe lângă noi o barcă de pescari, care ne-a remorcat. De data aceasta însă, manevra a fost mult mai grea, cu mult mai grea: la fiecare val cablul slăbea și după aceea se întindea cu o smucitură puternică scoțând un sunet *pizzicato*[76].

Totul mergea bine câtă vreme eram cu botul în val. Dar Jack nu-și ascundea îngrijorarea: ce se va întâmpla când vom avea valurile la travers înainte de-a avea vântul din pupa? Dar chiar în clipa când ne aflam pe creasta unui val, parâma s-a întins brusc și valul s-a spart… L'Hérétique" s-a răsturnat și ne-am trezit în apă.

Am ieșit repede la suprafață și am auzit deodată vocea lui Jack:

— Parâma, Alain, parâma!

Mirat la culme, caut parâina ca să i-o arunc. Știam bine că înoată perfect. Jack însă îmi explică:

Mi s-au încurcat picioarele în parâmă și nu pot înota.

Din fericire, ambarcația care ne remorchează se apropie de noi și ne suim la bord. În clipa aceea, fiind încă pe jumătate în apă, strig:

— Jack, nu-i așa că experiența continuă?

El îmi răspunde cu flegma lui britanică:

— Se îndoiește cineva?

Admirabil, Jack! Nu spuneam eu că în mare ești un om minunat? De ce trebuie să existe oare și escale?

„L'Hérétique" seamănă cu o broască țestoasă întoarsă pe spate. Treptat, din tenda care le-a reținut ies diferite obiecte care plutesc. Înfruntând pericolul de a fi aruncați pe uscat, pericol care crește în fiecare clipă, pescarii spanioli se rotesc în jurul locului „naufragiului". De câte ori apare câte un obiect, mă afund spre a salva cât mai mult: mai întâi vela, apoi sacii impermeabili (slavă domnului, filmele expuse sunt salvate), câteva filme, ramele, sacii de culcare… Lipsesc, din păcate, la apel aparatul cinematografic, aparatele fotografice și aparatura de radio, compasul, binoclul. Catargul e rupt, tenda sfâșiată.

Întrăm cu capul plecat în portul Ciudadela, cu „L'Hérétique" la remorcă. Ce s-a întâmplat?

Am fost remorcați prea repede și într-o poziție pe care navigația noastră cu vele nu ne-o îngăduia. De aici a rezultat un cuplu de torsiune vânt tracțiune, care, combinat cu un val spart în chip nefericit, ne-a întors pe dos. Morala: să nu ne lăsăm niciodată în derivă, chiar cu un vânt favorabil, fără a da la apă ancora plutitoare ca să primim valurile din prova.

---

[76] Parte dintr-o bucată de muzică executată ciupind coardele viorii sau contrabasului spre a le face să zbârnâie. — N. T.

Ne-am salvat însă viețile, barca e intactă, voința noastră e neclintită și aceasta constituie lucrul de căpetenie. Și apoi, vom mai avea câte ceva de povestit.

BĂTĂLIA PENTRU ECHIPAMENT. TANGER

Cum am debarcat, am trimis o telegramă prin care ceream înlocuirea echipamentului pe care-l pierdusem și de care aveam nevoie.

Răspunsul nu s-a lăsat așteptat: „Jean Ferré pleacă la Palma".

Așadar, Jean poate că a ajuns la Palma. Nu ne mai rămânea altceva de făcut decât să-l așteptăm liniștiți pe reprezentantul „locuitorilor de pe uscat".

Joi dimineață am plecat la mare, ca să vânez în voie sub apă. Împreună cu Fernando, campionul insulei Minorca la vânatul sub apă. Prindeam liniștiți pește, când apăru un băiețaș cu sufletul la gură care ne aduse la cunoștință că suntem așteptați de doi francezi cu vești de la soția mea.

„Ăsta-i Jean", m-am gândit eu. Sărind pe bicicletă, am pedalat cale de cinci kilometri, fără să țin seamă de soarele dogoritor, ca să ajung mai repede în port și să întâlnesc… doi necunoscuți care puseseră stăpânire pe jurnalul de bord al lui Jack și-l copiau fără pic de rușine. Oarecum mirat, i-am primit totuși cât se poate de amabil pe concetățenii mei și le-am explicat scopul expediției noastre. Erau perfect informați, căci izbutiseră să-l descoase pe căpitanul portului și să citească notele de călătorie. Toată dimineața m-au sâcâit cu întrebările, după aceea s-au ținut după noi la prietenii care ne invitaseră la micul dejun și ne-au mai fotografiat și-acolo cu o lipsă de jenă uimitoare. Tot aici ne-am lămurit că nici măcar adresa Ginettei n-o cunosc. După aceea, mulțumiți de sine, reporterii și-au luat zborul spre Palma, lăsându-ne buimăciți de-a binelea.

Mie însă mi-a fost de ajuns. Am hotărât ca, de acum înainte, să nu mai mișc un deget pentru asemenea nerușinați.

În dimineața următoare, vineri, comedia s-a repetat. Au sosit încă doi francezi. Ne așteptau. Spălarăm însă putina numaidecât, ca să nu dăm ochii cu ei. Peste o oră au apărut la Ciudadela, cu spume la gură, gâfâind, furioși… Jean Ferré și Sanchez, consulul francez din Mahon, pe deplin convinși că soarele Mediteranei ne lichefiase creierii și că suntem de ajuns de copți pentru a fi internați la balamuc.

Noutățile nu erau din cele mai vesele. Protectorul expediției ne refuza orice ajutor pe viitor.

Ce se întâmplase? De ce această răceală bruscă? Pricina cred că erau ziarele, care nu ne-au luat în serios și, după întâlnirea cu „Sidi-Ferruch", au anunțat că expediția lui Bombard a dat greș.

Trebuia să lămurim lucrurile…

Lăsându-l pe Jack la Minorca, am hotărât să plec la Paris, trecând prin Malorca. Pe „insula mare" am fost ajutați în toate chestiunile de consulul francez, dl. Frémenville, și luni 23 iunie am plecat la Paris.

Nu voi povesti în amănunt călătoria cu automobilul, care a fost, poate, cea mai

periculoasă etapă a expediției noastre. Voi spune numai că la ora 8 dimineața eram la Valencia, la ora 12 și 30 de minute la Madrid, la ora 19 la San Sebastian, iar la ora 6 dimineața la Poitiers. Tot un record și ăsta!

La Paris ne aștepta o bătălie serioasă. Nu voiam decât un lucru: să capăt materialele necesare pentru echiparea și repararea bărcii, pentru a putea să ne continuăm călătoria. După cum se părea însă, nimeni nu ne mai lua în serios. Peste tot se făceau pregătiri pentru tot felul de „expediții", dintre care multe erau de-a dreptul fantastice: de pildă, traversarea din Kentucky la San Sebastian și Dublin în canoe[77] sau trecerea peste Strâmtoarea Calais cu un fel de motocicletă de apă etc. Și nu se făcea nicio deosebire între acestea și expediția noastră. Toată lumea își bătea joc de noi. Cât despre constructori, chiar dacă n-au pierdut cu totul încrederea în noi, în orice caz stăteau în cumpănă dacă să ne mai ajute. În ce-l privește pe Mecena al nostru, convins de „specialiștii' triumfători, refuza să ne mai finanțeze, sub motivul că nu dorește „să contribuie la sinuciderea mea". Nu-și dădea seama că, procedând în felul acesta, reducea catastrofal șansele noastre de reușită, făcând călătoria mult mai primejdioasă.

Ce s-a întâmplat însă? De ce încercau acum cu toții să ne zădărnicească expediția?

Puțin câte puțin, am început să ghicesc pricina acestei bruște schimbări. Unii sperau că vom fi aruncați din primele zile pe coasta italiană. Îndată ce s-au ivit oarecare șanse de reușită, lucrul acesta a provocat enervare. Dar eu nu mă pregăteam de fel să demonstrez că echipamentul de salvare n-ar fi necesar. Voiam numai să dau speranțe de salvare celor care în momentul naufragiului au acest echipament incomplet sau nu-l au de loc. În joc au întrat interese de care eram cu totul străin. Mai târziu, la Tanger, toate aceste mașinații au devenit și mai evidente, și bănuielile mele s-au adeverit. Expediția era în pericol.

După discuții furtunoase, am reușit totuși să obțin materialele pentru repararea bărcii. Duminică 29 iunie m-am întors la Palma frânt de oboseala. Jack și "L'Hérétique" urmau să sosească acolo cu vaporul Ciudadela. Am hotărât să înaintăm de aici cât mai departe în direcția strâmtorii. Dacă vom fi siliți să facem o escală forțată, vom naviga cu vaporul până la Tanger. Să creadă ce-or voi, dar nu vor izbuti să oprească expediția noastră în Oceanul Atlantic. Mi-era teamă de un singur lucru: ca prin tot felul de uneltiri să nu mi se retragă permisul de navigație. Atunci, adio călătorie! Și nimeni n-ar fi spus: „Nu i s-a îngăduit să-și termine "experiența", ci ar fi spus: „Vedeți, n-a putut duce experiența la bun sfârșit, pentru că teoria lui e lipsită de temei".

Poate că tocmai acest lucru m-a determinat mai târziu să merg până la capăt, fără să țin seama de nimic.

Numai Dumnezeu știe câte greutăți am avut cu vama pentru nenorocitul ăsta de

---

[77] Ambarcație ușoară din scoarță de copac folosita de pieile roșii din America de Nord. - N.T.

echipament. Fără consulul Franței, dl. Frémenviile, aș fi stat și acum la discuții în Malorca. Până la urmă, totul fu adus la Yacht-Club, care ne-a oferit ospitalitatea cu generozitate, și duminică dimineața totul era gata. Jack hotărî să pornim noaptea târziu, ca să profităm de vântul de uscat care ne va scoate afară din golf. De data aceasta, luarăm hotărârea să ieșim din port cu propriile noastre mijloace. Vom încerca să atingem fie Africa, fie coasta spaniolă.

Plecarea aceasta fu mult mai puțin solemnă decât cea dintâi. Jack și cu mine vâsleam încet, însoțiți de o mică barcă a clubului. Vântul de est începu să sufle. Adio, Malorca! Eram din nou pe mare.

De data aceasta a fost o croazieră de plăcere. Luni dimineața, găsindu-ne încă în apropierea insulei, am pescuit câțiva chefali[78] frumoși. Hrana era asigurată din plin. Ce zi minunată! Vântul ne purta într-o direcție bună. Jack nădăjduia să ajungem la Alicante, pe coasta de sud-est a Spaniei. De aici puteam încerca să „cabotăm" cât mai mult cu putință până la Malaga. Eram însă tot atât de hotărâți ca, în cazul în care nu vom avea vânt prielnic, să profităm de primul prilej pentru a ajunge la Tanger pe un cargobot.

Era un lucru vital pentru expediția noastră să ajungem la Oceanul Atlantic și să trecem de „Coloanele lui Hercule". Această minune a lumii începea într-adevăr să ne fascineze. Setea noastră de experiențe era îngrădită în această mare închisă. Ea nu-și putea lua avânt decât în ocean.

Soarele dogorea, nu glumă. Făceam baie tot timpul. Jack prefera să se abțină. În seara de luni, Malorca aproape că dispăruse în zare. Încercarăm să ajungem cât mai la sud de Ibiza. Marți dimineața zăririm coasta respectivă în prova tribord. Vântul continua să ne fie prielnic. Ne hrăneam mulțumită unui fructuos pescuit submarin. Din când în când, marsuinii ne vizitau. Marți pe la ora 16, băgarăm de seamă cu oarecare îngrijorare că, în ciuda vântului care trebuia să ne împingă, stăteam pe loc. Înaintarea noastră spre vest era anulată de un curent.

Dacă vântul s-ar fi schimbat, am fi fost împinși înapoi spre Malorca. Ne-am hotărât să plutim foarte aproape de coastă și să acostam pe una din numeroasele plaje mici, aflate de-a lungul coastei. La rame! Unu! Doi! Unu! Doi! Coasta părea foarte aproape, dar n-am sosit decât la căderea nopții. Ne înspăimântau sutele de recife[79] care ne înconjurau. În sfârșit, în clipa când se întunecă de-a binelea, găsirăm un mic golf feeric, cu apa deosebit de limpede. Noaptea era caldă. Și cerul plin de stele. Ce fericire să poți dormi pe uscat! Eram la aproximativ cincisprezece mile de capitala insulei. Fie ce-o fi, un lucru era hotărât: de îndată ce ne va fi cu putință, ne vom duce acolo, ca să ne îmbarcăm pentru Tanger. N-avea niciun rost să ne tot învârtim în cerc prin Mediterana.

---

[78] Pește acantonier din familia mugilidelor; trăiește în mare și intră în gurile fluviilor. — N. T.

[79] Formație de stânci submarine, clădite de organisme (corali, alge etc.) care trăiesc sub formă de colonii în apele mărilor calde și care secretează carbonat de calciu. — N. R.

Un fermier binevoitor ne invită să bem un vin acrișor și foarte laxativ. Nu știa nimic despre evenimentele internaționale. Când te gândești că sunt oameni pe lume care duc o astfel de viață ruptă de realitate… Ce noapte minunată am petrecut sub cerul înstelat într-un culcuș confortabil din cetină de pin! Ni se părea că ne aflăm în altă lume.

A doua zi, Jack m-a rugat să vânez ceva. M-am cufundat și am scos aproape imediat un meru arătos, joi și vineri le-am petrecut tot într-o odihnă forțată, printre stâncile înalte și roșii ce se înălțau deasupra unui fund multicolor, asemenea unui fund dintr-un atol de corali, pe care se aprindeau sclipirile peștilor ce treceau înot. Iar când sâmbătă, la ora 6 dimineața, a început să bată un vânt favorabil și „L'Hérétique" a putut să pornească spre Ibiza, lucrul acesta ne-a cam indispus. Am părăsit aceste locuri încântătoare abia îndrăznind să tulburăm cu vâslele suprafața ca de oglindă a golfului ospitalier, ultima priveliște calmă înainte de oceanul zbuciumat.

Cum am ieșit din adăpostul nostru, am fost obligați să vâslim din greu. Vântul slăbi în curând din nou; noroc că cel puțin nu ne sufla în față. Dar, vai! iarăși gluma veche: pe la amiază a început să sufle din nou. De data aceasta însă în direcție opusă, silindu-ne să ne adăpostim în golfulețul de lângă insula Tagomago, pe plaja Escana.

Ne plăceau din ce în ce mai mult asemenea opriri neașteptate. Jack, cu nepăsarea amuzantă care-l caracteriza, întrebă:

— Ne împinge oare din nou în această mare ingrată?

În seara zilei de 12 iulie s-au apropiat de noi doi reprezentanți ai gărzii civile[80], și unul din ei, mângâindu-și pușca, zise:

— Acostarea la țărm e permisă numai în rada portului. Îndepărtați-vă imediat!

— Cu neputință! Vântul e prea tare.

Nu ne privește! răspunse el, roșu de furie.

— Bine, stimaților, luați loc în barca noastră și să încercăm să plecăm…

Lovitura și-a atins ținta: cei doi reprezentanți ai militarismului internațional erau derutați. Până la urmă, după o consfătuire, „marele stat-major" ne-a permis să așteptăm un vânt prielnic.

A doua zi mă cufundai în apă ea să fac rost de mâncare. Deodată, două tălpi fermecătoare și două picioare si mai minunate îmi schimbară orizontul submarin. Posesoarea lor se numea Manuela și era cea mai mare dintre cele trei surori chiliene care se aflau aici. Scăldatul s-a terminat în cinci: așezați în cerc chiar în mare și mâncând pepene.

Vremea s-a schimbat. Vârfurile copacilor se înclinau spre apus. Iată, și vântul e favorabil! Plecăm. În aceeași zi intrăm în portul insulei Ibiza. La Yacht-Club suntem întâmpinați cu renumita ospitalitate spaniolă.

Hotărâți să terminăm o dată cu marea aceasta, ne îmbarcarăm vineri pe

---

[80] Jandarmeria spaniolii, foarte urîtă de poporul spaniol. — .N. T.

„Ciudad-de-Ibiza“ care ne duse la Alicante.

Scuturându-ne bine buzunarele, abia am găsit cu ce să ne plătim biletul pe „Monte-Biscargui“, ca pasageri de punte, fără hrană, de la Alicante la Ceuta. Primiți la început cu neîncredere, am fost după aceea minunat tratați de întregul echipaj.

La fiecare escală am făcut câte o vizită conduși de primul ofițer mecanic. Radiotelegrafistul s-a arătat și el foarte amabil, cu toate că, fiind într-o zi amețit de băutură, a mărturisit că ne socotește *un poco locos* (puțin cam nebuni).

Căpitanul mi-a dăruit o cămașă, căci a mea fusese ruptă de vânt. Jack a primit și el o pereche de pantofi de la radiotelegrafist, iar de mâncare am primit de la întregul echipaj.

BILANȚUL CELOR DINTÂI REZULTATE ȘI SOSIREA LA TANGER

Ce concluzii se pot trage din această primă parte a experienței noastre?

Băutura. De la 25 la 28 mai am băut timp de trei zile apă de mare, iar Jack timp de două zile. În timpul acesta n-am avut senzația setei, însă nu trebuie să aștepți deshidratarea pentru a bea apă de mare. Am izbutit să reducem considerabil setea stând la soare cu obrazul acoperii de o pânză înmuiată în apă de mare. Cele două zile în care am avut meru ne-au oferit, după cum am prevăzut, atât apă cât și hrană; singurul neajuns îl constituie faptul că o realimentare prea rapidă e primejdioasă. Au urmat șase zile în care n-am avut decât apă de mare, atingând limita de siguranță, apoi alte două zile de meru, fără să notez niciun neajuns renal.

Cu alte cuvinte, în interval de patrusprezece zile, patru zile am băut apă de pește, iar zece zile apă de mare. Faptul că am întrerupt regimul cu apă de mare ne-a îngăduit să-i dublăm durata fără niciun neajuns.

Hrana. Foamea s-a manifestat în felul următor: dureri de felul crampelor cu iradieri anterioare în ambii umeri în prima zi și parte dintr-a doua.

A treia zi durerile au încetat, făcând loc unei somnolențe și unei oboseli permanente. Pentru a micșora nevoia de hrană e important să se provoace o “punere în consum redus“ a organismului și să se ducă o viață vegetariană.

Tensiunea noastră arterială a rămas aproape neschimbată, însă în privința aceasta cred că experiența n-a durat destul de mult pentru a fi concludentă.

Mare pericol de oftalmie și de conjunctivită, datorită intensei refracții a soarelui pe suprafața strălucitoare a mării.

În sfârșit, n-am constatat nici la mine, nici la tovarășul meu vreunul din neajunsurile semnalate ca urmare a ingerării apei de mare: colici sau vărsături.

Leșinuri n-am avut nici eu, nici Jack.

A treia zi pielea ni s-a uscat, dar n-a apărut nicio erupție. Picioarele nu mi s-au umflat. Timp de două zile ni s-a umflat obrazul. Umflătură care se vede clar pe film. Rănile se cicatrizau foarte greu și am constatat tendințe de supurare.

În ziua a cincea mi-a apărut un abces al primului molar din dreapta jos. A copt repede și s-a spart, dar indurația și o durere slabă le-am avut multă vreme după aceea. Mucoasele, în special buzele, au fost uscate numai la început.

Nu urmăresc să intru în amănunte. Aș voi însă să arunc o privire generală asupra materialului adunat și să vorbesc de tovarășul meu. Materialul a confirmat prevederile: în ciuda celor mai puternice valuri, a rezistat în toate împrejurările. Numai două lucruri trebuie consolidate: catargul. Și fixarea derivoarelor de corpul bărcii.

Cât despre Jack, s-a comportat pe mare ca cel mai desăvârșit dintre echipieri. Izbutind să facă traversarea de la Monaco până la coastele Spaniei, el a realizat o performanță pe care mulți marinari cu experiență o socoteau imposibilă: cei mai buni experți se așteptau să ne vadă, în cazul cel mai bun, în Corsica sau în Sicilia. Mai mult încă, s-a dovedit un camarad activ, plin de curaj și altruism. A ocupat întotdeauna locurile cele mai puțin confortabile; s-a dovedit gata de luptă în clipele cele mai grele; nu s-a plâns niciodată, nu s-a arătat niciodată mai pesimist decât impunea situația. A făcut dovada că a lua înălțimi cu sextantul într-o bărcuță atât de rudimentară ca a noastră era un lucru cu putință. Nu și-a pierdut nicio clipă încrederea. A fost camaradul ideal pentru o astfel de experiență.

E sigur că Jack Palmer m-ar fi însoțit și ar fi mers cu mine până la capăt, dacă aș fi putut prevedea că o escală prea lungă îl va face să se descurajeze și să abandoneze. M-a condus la Tanger, la punctul de plecare pentru marea mea experiență atlantică. Fără el, n-aș fi ajuns acolo niciodată.

În sfirșit, Ceuta! Era o zi de sărbătoare. Nimeni nu lucra și căpitanul refuză să meargă mai departe, până la Tanger. Nici nu voia să asculte argumentele noastre. După ce radiotelegrafistul puse o vorbă bună pentru noi, acceptă până la urmă să ne ducă la Tanger, dacă obțineam trei autorizații: de la poliție, de la vamă și de la căpitanul portului. Era ora 10,30 și nava pleca în principiu la ora 15. În timp ce ne depărtam, căpitanul își dădu drumul: „Cât despre autorizații, într-o zi de sărbătoare, și încă de la trei administrații, pot să se culce liniștiți!“ La ora 12,30
totul era terminat. La o simplă cerere, autoritățile spaniole făcuseră toate formalitățile, atât poliția cât și vama; cât despre căpitanul portului, acesta dădu dispoziții să se înscrie în jurnalul de bord al lui „Monte-Biscargui“ ordinul să ne depună în fața Tangerului.

„Monte-Biscargui“ ieși din portul Ceuta, iar la ora 21.30 „L'Hérétique” fu umflat pe punte și pus pe apă. Cu tot scepticismul lui privitor la continuarea experienței noastre, căpitanul recunoscu până la urmă că pe o vreme ca asta o balenieră[81] n-ar fi putut în niciun caz să fie dată la apă. Deoarece, când bate un vânt mai puternic, strâmtoarea se agită și clocotește. „Monte-Biscargui” ne salută pentru ultima dată printr-un sunet de sirenă. Iată-ne pornind în beznă spre luminile orașului

[81] Vas special echipat pentru vânătoare de balene. Ambarcație rapida (cu motor). — N. R.

internațional, unde aveam să găsesc prietenii active și folositoare, dar și dușmani de temut, care aveau să mă despartă de tovarășul meu de drum.

Pe la miezul nopții am ajuns la Tanger. În întunericul din port am acostat la Yacht-Club. Mediterana era acum în spatele nostru.

Tangerul este un oraș mare și frumos. Prejudecățile naționale nu au aici nicio importanță. A doua zi dimineața, când m-am dus la consulat să-mi ridic corespondența, viceconsulul, dl. Berger, și-a oferit serviciile spre a-mi face rost de un bilet pentru avionul ce pleca în Franța, plata lui urmând să se facă la Paris. Mai mult, dl. Mougenot mi-a împrumutat și banii pentru bilet. Consulatul mi-a împrumutat și el o anumită sumă, ca să-mi pot face rost de îmbrăcăminte potrivită și să plătesc hotelul.

Greșeala fatală pentru echipa noastră: luni 28 iulie l-am părăsit pe Jack, plecând la Paris cu avionul. Ca să ne putem avânta în Atlantic era însă neapărat necesar să-l schimbăm pe „L'Hérétique". Nu puteam întreprinde prima dată o experiență de acest fel fără să-i asigurăm reușita din toate punctele de vedere. Or, nu numai că barca noastră pneumatică făcuse mai mult de 1 000 de mile în Mediterana. Dar mă slujise și înainte trei ani.

Mecena al nostru pregătise încă o barcă de acest fel. Trebuia s-o căpătăm.

Datorită amabilității conducătorilor Companiei „Air-France", în cursul aceleiași zile am sosit la Paris.

De la ultima mea călătorie, atmosfera la Paris se înrăutățise și mai mult. Bani nu aveam de unde aștepta. M-am dus la Mecena al nostru și i-am povestit despre primele rezultate. I-am înfățișat temeiurile pentru care socoteam necesar să continuăm expediția. Spre sfârșitul convorbirii m-a îmbrățișat și mi-a spus:

— Fie că veți continua cu mine sau fără mine, sunt gata să vă ajut.

A dat dispoziții să mi se predea barca. Experiența continua.

Trebuia să ne întâlnim din nou la dejun. Ce s-a întâmplat în acest interval? Nu știu, dar faptul rămâne fapt: și-a schimbat din nou părerea, refuzând să ne pună barca la dispoziție. Voia cu orice preț să împiedice continuarea călătoriei.

L-am convins atunci să plece cu mine la Tanger, în speranța că Jack va reuși să-l înduplece.

Înainte de plecare am stat de vorbă cu câțiva ingineri, care ar fi putut să-i demonstreze importanța rezultatelor obținute de noi.

Mi-a făcut însă impresia că, în realitate, îl interesa mai mult dacă naufragiații ar putea să se folosească de un pulverizator sau de un aparat care lucrează cu baterii electrice pentru a face potabilă apa de mare și dacă motorul poate fi pornit cu ajutorul unui șnur înfășurat în jurul bărcii!

Eu urmăream însă să demonstrez că pe mare se poate trăi fără hrană și fără patente… Probabil că la începutul expediției eram însuflețiți de același ideal, dar acum drumurile noastre se despărțeau.

Am primit direct de la fabrică o barcă nouă și m-am întors la Tanger cu obiectul mult visat. Mecena a venit și el cu mine. În aceeași zi am stat mult de vorbă cu Jack, atât Mecena cât și eu.

Devenit partizan al teoriei oficiale, Mecena voia să-l convingă că o navă umplută cu aer nu se va putea menține pe mare mai mult de zece zile. Noi însă știam perfect că nu e adevărat, iar Jack se arăta pur și simplu indignat. Credeam pe atunci că totul e în ordine și că vom primi ajutorul necesar.

Protectorul nostru a propus să-mi cumpere un aparat de radio- recepție, ca să știm întotdeauna ora exactă și să putem determina coordonatele.

— E prea scump, am răspuns eu.

— Cât costă aparatul de radiorecepție?

— Aici, în Tanger. Cincizeci-șaizeci de mii de franci.

— Dar în Franța?

— Aproximativ de două ori mai mult.

— Vi-l dăruiesc.

Am plecat la prăvălie. Binefăcătorul nostru a plătit și a completat o chitanță în felul următor: “Doctorului Bombard, Muzeul oceanografie. Monaco".

A doua zi a dispărut… împreună cu aparatul de radiorccepție.

ATLANTICUL

PLECAREA DE LA TANGER

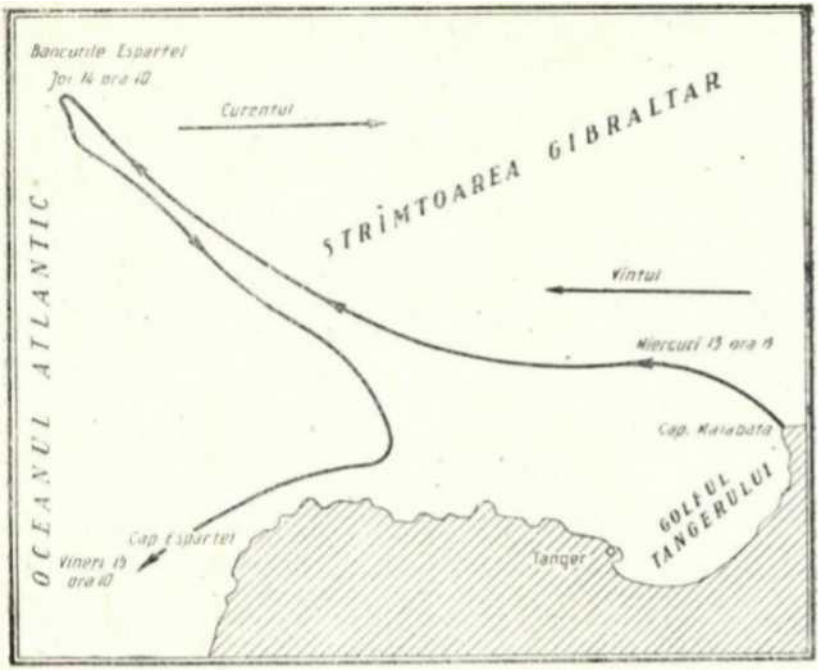
De câteva zile Jack e un om schimbat. Entuziasmul lui se, stinge puțin câte puțin. Mai târziu mi s-a povestit că în zilele acelea el mărturisea unuia dintre prietenii noștri: „Dacă Alain mă va lăsa aici un timp oarecare, nu voi mai putea pleca cu el…“

În schimb, în cursul aceleiași zile am început să fim ajutați din toate părțile. Pentru început, am fost primiți regește la Clubul Marinei. După aceea, dl. Climence ne-a dăruit uneltele lui de pescuit. Dl. Mougenor mi-a făcut legătura cu fostid radiotelegrafist Le Gant pentru ca acesta să ne ajute în procurarea aparatului de radiorecepție. Negustorul de hârtie, dl. Tarpin, mi-a dăruit un binoclu și, în sfârșit, în ultima clipă, dl. Berger m-a ajutat cu bani.

Indiferent față de acest ajutor prietenesc, Jack găsea de fiecare dată câte un motiv ca să amâne plecarea: vântul, mareea, anotimpul. El era navigatorul, așa că trebuia să mă înclin. Într-o zi însă, aflu de la un șofer de taximetru ceea ce știa toată lumea din Tanger, afară de mine: Jack e hotărât să facă orice pentru ca să mă împiedice de a mai continua experiența, fiind convins că nu voi putea pleca niciodată singur. O clipă descurajat, m-am gândit să las totul baltă. Ce s-ar fi spus atunci: „Vedeți bine, lucrul nu era cu putință, teoria e falsă“. Nu! Sunt convins că teoria e justă. O voi dovedi, merg mai departe!

Până la urmă, mai tras, mai împins, Jack se lăsă convins, dar fără entuziasm. Mai întâi mi-a făcut propunerea să plecăm din nou în Mediterana. M-am ținut tare.

Atașatul naval american afirma, cu hărțile[82] în față că e cu neputință să ajungem la Casablanca, cu atât mai puțin la insulele Canare. Eu știam însă că era posibil. Studiasem un an de zile curenții la Muzeul oceanografic.



Sezonul nu era prea întârziat. Dimpotrivă, știam că peste o lună vom avea cei mai mulți sorți de izbândă.

Cu rea-voință, după ce a invocat mareea, vânturile și lipsa hărților, Jack a acceptat până la urmă să facem o încercare în ziua de luni, 11 august. Cum însă știam că nu e convins, îndoiala mi s-a strecurat în suflet: în timp ce eu voi dormi, el va putea să întoarcă barca și mă voi trezi în Mediterana. Ce perspective, să-ți petreci timpul supraveghindu-l pe celălalt! Vântul de est a început să sufle. Va ține probabil trei zile. Minunată ocazie să ieșim din strâmtoarea Gibrallar, împotriva curentului acestui fluviu care se năpustește asupra Mediteranei. Suntem remorcați de un barcaz spaniol. Îl aud mirat și cu strângere de inimă pe Jack, Care, în loc să

---

[82] Hărțile de navigație sunt hărți speciale care sunt editate de statele-majore englez și american la fiecare doi-trei ani. Pe ele se trec în special curenții și vânturile. Cu excepția însă a locurilor unde vânturile și curenții sunt constanți, aceste hărți nu sunt prea sigure. — N.A.

dea dispoziții să fim duși spre vest, către Atlantic, spune:

— Spre Capul Malabata.

Asta însemna drumul spre est, spre Mediterana. Invocă pretextul că trebuie să ne adăpostim până ce vântul va fi mai puțin puternic.

Marea era, ce-i drept, destul de întârâtată, dar dacă nu profităm de vântul prielnic, n-ar fi fost cu putință să întrăm în „gura monstrului". Ceea ce simțeam atunci poate fi redat în următoarele cuvinte: trebuie să ieșim din Mediterana spre a intra în ceva cu mult mai mare, în ceva fără sfârșit, Atlanticul, acest ocean care a înghițit un continent spre a-i lua numele. Ce-ar însemna pentru el să înghită o bărcuță ca a noastră!

Barcazul spaniol ne poartă spre est și ne oprim la o mică plajă, situată după vila contelui Ferréto Ferréti, unul din prietenii noștri.

Toată ziua de marți o irosim nefăcând nimic. În dimineața de miercuri vântul continuă să bată cu putere. Jack pleacă la Tanger pe la 9 dimineața pentru niște comisioane, urmând să vină înapoi cât mai curând. E ultima zi de vânt prielnic. Trebuie să plecăm cel mai târziu înainte de ora 18. La ora 18, ia-l pe Jack de unde nu-i! Sunt la capătul răbdării și simt că voi rata totul dacă mai șovăi.

Las controlorului Jean Stodelli un bilet pentru Jack: „Îmi asum răspunderea de a pleca singur. Pentru a izbuti un lucru trebuie să crezi în el. Dacă nu izbutesc, va fi răspunzător un nespecialist. La revedere frate! Alain". Ajutat de vameș, pornesc plin de înverșunare, de ambiție și de încredere.

SINGUR LA BORD

Primul meu țel era să ies din strâmtoare și să ajung cât mai departe în larg ca să dau de „curentul Canarelor".

Apropierea de coastă mă speria, așa că încercam să mă depărtez cât mai mult de ea. Ce naiv eram pe atunci!

Nu mă gândeam la singurătatea mea. Trebuia să lupt și să învîng. Trebuia să trec dintr-o lume într-alta, ceea ce nu era un lucru de nimic! Era o treabă cât se poate de serioasă!

Nu e ușor să treci din Mediterana în Atlantic: străbătând doar câteva mile, pătrunzi în alt spațiu și în alt timp. Unitatea de măsură n-avea să mai fie ziua, ci săptămâna, nu mila, ci suta de mile. Pentru a ajunge însă în Atlantic trebuia să izbutești, ca vitejii din basmele orientale, să treci cu bine printr-o încercare nemăsurat de grea. Cine a văzut, în timpul unei inundații, cum vine apa puhoi, zdrobind totul în calea ei, își poate face o idee de forța curentului cu care mă luptam. Pentru a străbate strâmtoarea, îmi trebuia forța Aventurii, dorința nestăvilită de spațiu, chemarea oceanului care mă izbea cu valurile lui ca să mă oprească din cale. Din fericire, pentru a forța trecerea peste acest baraj, aveam un aliat ale cărui zile erau însă numărate: vântul de est. Curent de aer împotriva curentului mării:

iată cum se dădea lupta. Eu am mizat pe vânt! În prima noapte mi-a fost cu neputință să dorm. Orice clipă de neatenție m-ar fi putut arunca definitiv în bazinul Mediteranei. Vântul ținu însă toată noaptea și zburai pe deasupra curentului. A doua zi, curentul își îndoi sforțările și vântul se arătă obosit. Încercai să vin în travers. Vai! înaintam într-adevăr spre sud, dar vedeam uscatul cum se apropie. Eram istovit. Trebuia însă „să trec, sau să mor". Știam că se poate trece. Cu toate acestea Capul Spartel se mărea văzând cu ochii. Mă uitam la compas și vedeam cu groază că-și îndreaptă capul spre sud-vest! Na-ți-o bună, am ajuns din nou în strâmtoare! Torentul puternic al Gibraltarului continua să se năpustească cu vârtejuri mari peste care barca mea sălta ușoară. Cu atât mai rău! Îmi aminteam din copilărie, când navigam în canoe, că e mai ușor să înaintezi împotriva unui curent mergând pe lângă coastă, și Capul Spartei creștea, creștea mereu. Ce surpriză! Mi s-a părut că vila cea mare, albă, la traversul căreia mă aflam, a trecut acum puțin înspre pupa. Câteva clipe de groază. Da. Iată Capul Spartei. L-am dublat și, în strălucirea soarelui care apune, întru în oceanul făgăduit joia aceasta, pe care n-o voi uita niciodată! Contracurentul, care m-a dus ca un șuvoi prieten, croindu-și drum prin marele fluviu dușmănos, m-a însoțit până la întâlnirea mea cu marea experiență.

Întrat în sfârșit în ocean, după toată această încordare, încerc primul fior al singurătății. Acest dușman, pe care-l cunosc de mult, nu atacă dintr-o dată. Însă prezența lui se va face simțită mereu, în fiecare din zilele mele atlantice. Mă pândește să ajung în plin „ocean", or eu sunt încă lângă „coasta" atlantică; de altminteri, sunt asaltat de tot felul de probleme care mă împiedică să-mi opresc gândul la „instalarea singurătății la bord". Abia când aceste probleme vor fi rezolvate, ea va deveni ultima și insolubila problemă.

Pentru moment se pune întrebarea: unde să merg? La Casablanca sau spre insulele Canare? Bineînțeles că prefer să fac o escală la Casablanca. Mă întreb însă și acum ce efect a produs plecarea mea de unul singur. Nu voi fi luat drept un nebun periculos, confiscându-mi-se la prima escală materialul? N-ar fi mai bine să evit o asemenea escală? Nu, trebuie să mă opresc în orice caz, căci ai mei sunt, desigur, peste măsură de îngrijorați, știindu-mă de acum înainte singur. În clipa aceasta îmi dau seama că în suflet mi s-a strecurat un sentiment tulbure: la urma urmei, dacă sunt arestat, nu va mai fi din vina mea. N-aș simți oare prin asta o oarecare ușurare? Nu îndrăznesc să răspund afirmativ, dar îmi dau seama că teama câștigă teren.

Prima problemă de rezolvat este să nu eșuez pe cea dintâi plajă ce mi-ar ieși în cale, lucru la care „experții" se așteptau după plecarea mea solitară, mai cu scamă că aveam vântul de la nord—nord-est, iau capul la vest sud-vest. Dacă rezist, voi merge pe linia dreaptă Tanger-Casablanca.

Să învățăm mai întâi să navigăm. Știu să mă slujesc de compas și să mânuiesc vela. Mai am și rigla Cras pentru determinarea drumului. După câteva dibuieli, găsesc soluția. Cât de minunat de simplă! E de ajuns să pui centrul mai la sud, pe un meridian sau pe o paralelă, și citești cifra din fața ochilor, care-ți indică drumul

bun[83]. Se adaugă declinația cu semnul ei și direcția e asigurată.

Lucrul acesta îmi ocupă toată ziua de vineri 15 august. În jurul meu văd puține nave. Din fericire, saulele care mi-au fost date la Tanger se arată foarte utile. Pescuiesc mai ales castaniole mari (sau *Brama Raii).* Am băutură și mâncare cu prisosință. De ce nu e și Jack? S-a descurajat chiar în clipa când totul începea să fie interesant și folositor. Acum sunt un adevărat naufragiat! De acum înainte îmi voi măsura în fiecare zi tensiunea arterială și-mi voi lua pulsul.

Sâmbătă 16 august o navă mare îmi face o vizită. E o șalupă de la Algeciras. Pescarii sunt uimiți când văd cantitatea de pește pe care o scot din mare. Distracția pescuitului m-a făcut să nu-mi dau seama cum trece timpul. Vântul începe să se arate descurajator.

Spre prânz începe să bată regulat în direcția cea bună și, cu aceeași regularitate, mă părăsește către ora opt seara. Încep să mă ocup de sextant. Nu e greu să măsori înălțimea soarelui la amiază: e de ajuns să faci să coincidă, în luneta cu care vizezi, marginea inferioară a soarelui cu orizontul. O scară gradată îți indică valoarea unghiului soare-observator-orizont. Dar asta nu-i totul; cum puteam determina cu această simplă măsurătoare latitudinea?

După câteva încercări, am învățat s-o determin cu precizie.

N-aveam nevoie de ora exactă; era de ajuns să calculez unghiul pe care-l făcea soarele cu orizontul în clipa în care era la punctul cel mai ridicat al cursei sale. Măsura aceasta mi-era de ajuns, deoarece, coborând în mod practic pe același meridian, n-aveam nevoie de longitudine (Tangerul se află la circa 8° 15', iar Casablanca la 9° 50', adică la o diferență de circa 1 grad longitudine, care putea fi neglijată).

Îmi verific în fiecare zi calculele după punctele de reper de pe coastă, ca să mă conving de exactitatea, iar la început de inexactitatea calculelor făcute de mine cu ajutorul instrumentelor. Din fericire, pe la amiază oceanul e mai liniștit, linia orizontului nu joacă, se distinge precis, și aceasta ușurează treaba.

Simbălă 16 august zăresc avioanele liniei care fac escală la Casablanca. Ruta lor îmi e foarte utilă, căci îmi permite să-mi verific drumul. Mi-e totuna, mă simt teribil de singur. Încep într-adevăr să mă întreb dacă voi merge mai departe sau dacă nu voi abandona la Casablanca. Ca să fiu sincer, teama, sau cel puțin o neliniște continuă, nu mă părăsește o clipă. Câtă vreme merg de-a lungul acestei coaste totul e bine, dar după aceea? Când privesc Atlanticul, mă îngrozește imensitatea lui. E drept că aici nimic nu se poate compara eu ceea ce am lăsat în urmă, cu Marea Mediterană.

Ziua de 17. Dispoziție minunată! Și asta pentru că dimineața am râs cu hohote. Când m-am trezit era încă întuneric beznă. Deodată, pe cer a trecut deasupra mea, ca un fulger strălucitor, o "Farfurie zburătoare"! Am pus mâna pe aparatul de

---

[83] Unghiul făcut de meridianul geografic cu drumul trasat. — N.T

cinematografiat și abia atunci am observat că era… planeta Jupiter, care a întretăiat pur și simplu câmpul meu vizual când barca a fost clătinată de valuri. Greșeala aceasta hazlie m-a înveselit și, o dată cu buna dispoziție, mi-a revenit și încrederea în izbândă. Ce puțin îi trebuie omului câteodată!… În timpul lunilor care au urmat, rațiunea mea a devenit o jucărie în mâinile întâmplării: cel mai mic fleac mă făcea să trec de la bucurie la desperare și de la deznădejde la veselie.

Ziua se desfășoară cu monotonia ei obișnuită: câteva nave, câteva avioane. N-am zărit coasta în timpul zilei, dar *știu* că e pe aproape, și această certitudine mă face să-mi păstrez toată încrederea.

În fiecare noapte fixez vela și rama și dorm tun. Cu toate acestea, mă trezesc destul de regulat, de două-trei ori pe noapte, numai atât cât trebuie ca să arunc o privire la compas, la velă și la uscat și ca să verific dacă totul e în regulă, iar după aceea adorm din nou, într-o liniște apăsătoare, pe care n-o tulbură nici cea mai slabă adiere de vânt, ca și cum vântul s-ar teme să nu-mi tulbure somnul. Ce surpriză neplăcută am avut însă în zorii zilei de luni 18 august, când m-am văzut înconjurat de o ceață de nepătruns! Mai mult ca niciodată, mi-am dat seama de utilitatea compasului.

Profitând de faptul că e ceață, încerc să învăț navigația astronomică pentru a-mi determina poziția, ca să nu depind numai de soarele de la amiază. Cartea mea e în limba engleză și autorii se îndârjesc, în general, să explice de ce se petrec lucrurile într-un anumit fel, în loc să arate cum trebuie să se procedeze. Până la urmă, rezultatele sunt destul de slabe, dar lucrul acesta nu-mi afectează prea mult moralul. Totuși, în ceață, sunetul unor sirene îmi pune nervii la grea încercare. Nu mai e una singură, ca la Columbretes, ci, de data aceasta, niște ecouri, care răsună neîncetat. Ai impresia că sunt niște animale necunoscute, care își vorbesc si-și răspund. Îmi dau seama, poate pentru prima dată, ce înseamnă într-adevăr singurătatea. Mă gândesc la camaradul meu, la cât de mult au însemnat pentru mine sfaturile lui, sprijinul lui, prezența lui salvatoare. Măcar de-ar accepta să vină pe bord, fie la Casablanca. Fie la Canare..

„Eretic” în Ciudadel (Minorca).

Alain Bombard la începutul navigației prin Oceanul Atlantic.

Fotografie făcută chiar de el.

Și acum sunt singur, singur, totul în jur pare tulbure, înșelător și ostil! Să nu ai lângă tine pe cineva care să poată să-ți confirme impresiile sau să le combată…

Am într-adevăr impresia că aș putea fi prada unui miraj, că nimic nu mă va mai face să deosebesc ce e fals de ceea ce e real. Ah, să mă pot opri la Casablanca și să nu mai plec de acolo! Am nevoie de prezența unui om. Azi n-am mai văzut uscatul; voi mai vedea oare vreo luminiță? Nu știu! Nu, sunt singur, singurel! Uscatul se ascunde, luminile se ascund. Eram tocmai pe punctul de a mă lăsa pradă descurajării, când un petrolier de la Stavanger trecu pe lângă mine și-mi confirmă drumul:

— Casablanca? Țineți mereu același cap. Călătorie bună! mi se strigă de la bord.

Marți m-a cuprins furia: regimul e de opt ore de vânt față de șaisprezece ore de calm… Când oare voi da de faimosul alizeu?

Din fericire, avioanele, care trec în număr din ce în ce mai mare, îmi confirmă direcția. Nu mai am nicio îndoială că mă apropii.

Dacă vântul acesta continuă, voi întra în Casablanca astă-seară sau mâine dimineață. Fac de pe acum media vitezei, ca să aflu în cât timp aș putea ajunge din Canare în Antile. Ies la socoteală cam cincizeci-șaizeci de zile. Hotărât lucru, moralul e mai ridicat. Pește continuă să fie din abundență. O castaniolă mare sare peste mine. Pentru a scăpa din vâltoarea provocată de barcă făcuse un salt, dar, din nenorocire pentru ea, tocmai unde nu trebuia. Încep să doresc o masă gătită ca lumea.

La ora 14,30, în razele soarelui lucesc rezervoarele de la Fedala; notez în jurnalul meu: „Apă proaspătă astă-seară sau mâine“.

La ora 20,30 mă aflu la o sută de metri de digul de la Casablanca. Am pierdut întrarea și bula mă împiedică să văd geamandurile de semnalizare. Cu atât mai rău, voi petrece încă o noapte în afara portului. Vuietul valurilor care se sparg de dig nu e prea liniștitor, dar de bine de rău, reușesc să adorm. De fapt, în largul mării se doarme mai bine decât în apropiere de coastă. Uscatul e mult mai primejdios pentru navigatori decât marea.

Miercuri 20, când mă trezesc, e un calm absolut, așa că pun serios mâna pe rame și întru în portul Yacht-Clubului, unde, fac senzație. Mi se arată ziarul din dimineața aceea, în care era un titlu enorm: „L'HÉRÉTIQUE A NAUFRAGIAT ÎN GOLFUL CADIZ“. Ar fi trebuit să fiu înduioșat de soarta mea!

Din fericire, comisarul Oradoux a îndeplinit singur toate formalitățile cu poliția și cu vama. Mie nu mi-ar fi fost ușor s-o fac, în calitate de înecat reînviat. După aceea, doctorul Furnestin, directorul Oficiului pescăriilor din Maroc, mi-a dăruit o plasă de plancton. Dar despre primirea splendidă care mi-a fost făcută la Casablanca voi vorbi mai jos. Până una alta, iau hotărârea să plec duminică 24 august, la ora 10 dimineața, oricare ar fi condițiile atmosferice.

Nu e prea greu să măsori înălțimea soarelui

CASABLANCA — LAS PALMAS

Din nou se încing aceleași discuții, Până la urmă, după ce m-au chinuit cu tot felul de întrebări si s-au convins de dârzenia mea, doi oameni îmi spun:

— Poți pleca! Ești pregătit pentru plecare.

Cei doi erau doctorul Furnestin și inginerul de mine Pierre Ellissagues. Noii mei prieteni s-au adunat cu toții în jurul nostru neliniștiți, dar tăcuți. Niciunul dintre ei nu încerca să mă abată de la hotărârea luată. Doar trei oameni hotărăsc să mă rețină și întră într-un fel de complot: președintele Yacht-Clubului, căpitanul navei de salvare și proprietarul vedetei care urmează să-l remorcheze pe „L'Hérétique" până în largul oceanului.

Mă aflam singur în salonul Yacht-Clubului, când am auzit discuția dintre doi ziariști:

— N-avem ce face aici. Nu va pleca nicăieri.

Cum așa? intervin eu mirat. Dimpotrivă, aștept numai să se risipească ceața și să vie remorcherul.

— N-o să vi se dea niciun remorcher.

Într-adevăr, după cum s-a dovedit, președintele Yacht-Clubului îi prevenise pe toți că, dacă un vas va accepta să ne remorcheze, nava aceea va trebui să coboare pavilionul clubului, ceea ce era egal cu excluderea. Atunci m-am dus la președinte și i-am spus:

—Vă rog să mă scuzați, dar mă voi duce totuși să caut un remorcher pentru că plecarea va avea loc. Acum nu mai aveți de ce să fiți neliniștit: chiar dacă mă înec, veți putea dovedi că ați fost împotriva călătoriei mele.

Las apoi în păstrare toate lucrurile fragile și de preț și, stăpânindu-mi furia, pornesc în căutarea unui vas oarecare care să mă poată scoate din port. În radă stăteau două iahturi. Unul dintre ele se numea „Maeva". Proprietarul lui, Michel Crolebouilla, consimte să-mi vină în ajutor. Mă adresez atunci gazetarilor, care au sosit tocmai la timp:

—Vă rog să-mi aduceți de pe țărm hărțile mele!

Ei sunt gata s-o facă și în curând campioana de înot Giselle Vallery îmi aduce hărțile. Mai târziu, ziarele aveau să scrie despre acest episod în felul acesta: "Este absolut limpede că avem de-a face cu un mistificator. Era cât pe-aci să-și uite hărțile".

Părăsim încet portul Casablanca, escortați de numeroase vedete. Adresez un ultim salut prietenilor și întrăm în ceață. Chiar din acest moment încep să scriu jurnalul călătoriei mele singuratice.

Duminică 24 august. Remorca este molată în largul lui El Hank. Calm absolut. Ceață. Stomacul strâns. Nu mi-e foame, cu toți tonii care zburdă în jurul meu. O dată cu noaptea, se risipesc și ceața, și vântul, sub sclipirile impasibile ale farului de la El Hank.

Luni 25. Dimineața. — În același loc. Vântul pornește, direcție bună. N.N.E., dar ceață! niciun mijloc de a măsura depărtarea de coastă.

Ora 18. Cred că este Azemmur. Ar fi într-adevăr minunat. Pescuiesc ca să-mi treacă timpul. După cincisprezece mile ar trebui să văd farul de la Sidi-Bu-Afi, care trebuie să se afle înspre sud-vest.

Ora 21. Minunat! Iată farul mult așteptat!

Marți 26, dimineața. — Sunt pe traversul de Razagan. Cerul e senin. Un bun prilej pentru a dubla Capul Blanc de la nord. Dacă n-aș deriva de loc, ar trebui să țin capul la compas 240° timp de șapte zile. Numai să am curajul! Sextantul începe să-mi fie familiar. Fac însemnări pe hartă. Astă-seară voi vedea farul de la Capul Cantin. Ar fi ultima dată când aș mai vedea uscatul înainte de Canare.

Seara. — Coasta pare că vine spre mine. Totuși, drumul meu e paralel cu ea. Noapte. Niciun Cap Cantin. Cum farul, său bate la treizeci de mile, înseamnă că mă aflu încă departe. Pescuitul din asfințit e într-adevăr minunat (bonite. *Brama Raii).*

Ora 1 dimineața. Farul de la Capul Cantin la sud sud-vest. Strașnic!

Miercuri 27. — Coasta se vede foarte bine. Ce vizibilitate! Recunosc totul după "Vederile coastei" din *Instrucțiunile nautice.* Se vede Capul Safi. Am făcut circa șaizeci de mile pe zi, afară de duminică. Pescuitul e minunat și îmbelșugat. De acum înainte nu voi mai vedea uscatul. Va trebui să guvernez șase zile vest—sud-vest. Nicio slăbiciune.

În față mă pândește pericolul despre care mi-a vorbit doctorul Furnestin: trecerea între Capul Juby și insula Fuerteventura. Cred că ar fi bine să merg puțin mai spre apus.

Coasta dinspre Mogador se vede foarte bine.

Din fericire, *Instrucțiunile nautice* afirmă că coasta se vede de pe mare pe o distanță foarte mare și asta mă liniștește. Mi-e tot mai greu să folosesc sextantul. În ce privește determinarea longitudinii, stau cam prost.

Pare că derivez spre vest, dar vântul scade din nou noaptea. Lucrul acesta nu e de natură să ușureze navigația în direcția așteptată.

Nu pot să recitesc fără un fior de emoție această însemnare din jurnalul meu de bord:

Joi 28. — O ultimă privire, foarte scurtă, asupra Mogadorului, apoi totul dispare. Vânt slab, se pare că derivez spre est. Cel puțin așa nădăjduiesc.

Ora 3. Se pornește vântul de la nord—nord-vest. Atenție la derivă, nu trebuie să cobor spre sud! *Sunt îngrozitor de singur.* Nu se vede nimic. Navigator începător, nu știu unde mă aflu, *presupun* numai că știu. Dacă nu nimeresc Canarele, mă așteaptă Atlanticul de sud, drumul tragic al fregatei "La Méduse". Vântul e minunat: numai de-ar ține!

Vineri 29. Vântul a ținut, a trebuit chiar să "învârtesc sulul", adică să reduc suprafața velei.

Ora 9. Un mare cargobot trece în sens invers pe lângă mine, având același cap ca și mine. Probabil că vine din Canare. Mă aflu, deci, pe drumul cel bun.

Sâmbătă 30. — Doamne, ce noapte am petrecut! Sunt zdrobit, n-am închis ochii o clipă. Pe la ora 16 furtună violentă: a trebuit să dau la apă ancora plutitoare. Mă întreb pe bună dreptate: 1 cum poate o ambarcație atât de ușoară să reziste asalturilor mării; 2 cum de rezistă inima mea. Moralul se resimte; cred că la Canare mă voi opri. Numai de-aș putea dormi noaptea asta. Și-apoi teama aceasta îngrozitoare ca nu cumva să trec printre cele două insule fără să le văd – nici în dreapta, nici în stânga.

Duminică 31. — În timpul nopții am derivat mai la sud decât speram și la ora 15 am putut opri o navă portugheză, care mi-a confirmat poziția. Mi s-a oferit să beau și să mănânc. Am refuzat. De fapt, din acest punct de vedere, totul merge bine. Pescuiesc în fiecare zi niște macrouri minunați și, drept să spun, încep să mă obișnuiesc cu peștele crud. Apa Atlanticului mi se pare delicioasă față de cea din Mediterana. Este mult mai puțin sărată și-mi potolește perfect setea. Va merge oare totul tot atât de bine când va trebui să prelungesc vreme de câteva săptămâni această situație? Merg pe drumul cel bun. Mă aflu la șaptezeci de mile la nord-nord-est de insula Allegranza. Trebuie să veghez încă treizeci și șase de ore și apoi voi fi în interiorul arhipelagului Canare. Doamne, nu mai de nu mi-ar scăpa! Niște păsări minunate, negre și albe, vin să-mi țină companie în fiecare seară, exact la ora patru.

Luni 1 septembrie — Marea e atât de zbuciumată încât am avut cea mai rea noapte din toată călătoria mea de la Monaco încoace. Sunt însă răsplătit. Când m-am culcat ieri-seară (seara fixez cârma și adorm) mi-am spus: “Dacă am navigat bine, trebuie să văd prima insulă mâine dimineață în babord", și azi-dimineață când m-am trezit, am zărit la vreo douăzeci de mile la sud, în babord, cele două insule cu nume încântătoare: Allegranza și Graciosa. Semn bun! Numai să pot acosta în condiții bune. Am însă încredere. Dacă am avut noroc prima dată, voi avea și a doua oară.

Mărți 2. Simt că înnebunesc când văd ce distanță separă insulele unele de altele și golul înspăimântător în care voi întra dacă nu nimeresc coasta. E cu neputință să mă întorc înapoi. E bine de știut lucrul acesta pentru viitor. După ce voi părăsi Canarele, sau dacă nu le nimeresc, nu mai există nicio nădejde să mă pot reîntoarce.

Cea mai mică distanță de parcurs e de peste șase mii de kilometri peste ocean. Bineînțeles, am credința că voi putea face față, dar ce zbucium chinuitor pentru toți ai mei și ce triumf pentru cei care prezîseseră că nu voi ajunge niciodată la Las Palmas! Dacă vreau să-i conving, trebuie să fac dovada. Am afirmat că voi ajunge la Gran Canaria. Vreau să dovedesc că pot merge unde vreau. Lucrul acesta e de primă importanță pentru un naufragiat, care, ca și mine, trebuie să poată atinge punctul ce și la fixat drept țintă.

După-amiază. — Barca mea de salvare, ale cărei posibilități de navigație fuseseră negate de toți, mă umple tot mai mult de uimire cu fiecare zi. În fiecare dimineață, pe la ora 11, trebuie s-o dezumflu puțin, pentru a evita ca aerul dilatat de căldura soarelui s-o facă să plesnească. În fiecare seară o umflu la loc. Aproape

că nu iau apă și dorm liniștit. Primele nopți au fost foarte grele. Tresăream din somn în fiecare clipă, cu senzația că s-a întâmplat o catastrofă, dar treptat m-am obișnuit. Și m-am liniștit. De vreme ce ambarcația nu s-a răsturnat în timpul zilei, de ce s-ar răsturna în timpul nopții? Îmi e cu neputință să stau zi și noapte cu cârma în mână.

Am băgat însă de seamă că atunci când ambarcația mea are vântul din pupa, ea merge drept, chiar dacă am fixat cârma și m-am bizuit foarte curând pe regularitatea vântului. Pot, așadar, să dorm liniștit când sunt departe de uscat, dar ce se va întâmpla când va trebui să acostez? Nu pot merge împotriva vântului; nu pot decât să folosesc vântul de travers.

Miercuri 3. — Doamne, Dumnezeule, ce se întâmplă oare? Toată noaptea am pândit farul de la Las Palmas. Ar trebui să fiu acolo și nu văd nimic, ce să fac? Să mă opresc până se ridică ceața? Sau, dimpotrivă, trebuie, să merg mai departe spre sud?

Amiază. În sfârșit. Un avion a trecut undeva în dreapta mea; n-a avut timp să ia înălțime; uscatul e acolo, îl voi atinge.

Ora 3. Totul s-a sfârșit. Nu voi atinge niciodată uscatul. Credeam că avionul și-a luat zborul din partea de nord și acum, când se ivește coasta, bag de seamă că am lăsat să treacă patru zeci de kilometri de-a lungul ei și că-mi rămân abia vreo zece kilometri pentru acostare. Vântul suflă de la nord. Un curent puternic mă face să derivez spre sud; voi trece la trei mile de uscat, dar nu-l voi atinge niciodată.

Ora 6. Poate! Poate că mai am o șansa! Un contracurent compensează deriva mea. Capătul de sud al insulei, care privește spre imensitatea Atlanticului de sud e încă în stânga mea. Poate!…

Scriind aceste rânduri aveam dreptul să nu pierd orice nădejde. Pe la orele 20 mă aflam la o sută de metri de țărm, dar mărturisesc că mi-a fost atât de frică, încât m-am gândit o clipă să părăsesc barca și s-o pornesc înot spre uscat. Problema care se punea acum era ca barca să nu fie zdrobită de recife. Pescarii mă zăresc și o mulțime de oameni îmi arată locul unde pot acosta pe nisip.

Între două șiruri de stânci foarte ascuțite. Pericolul e înlăturat și abordez. E pentru prima oară când o barcă de cauciuc demonstrează că poate naviga timp de nouă ore cu un vânt aproape potrivnic. Mi-a fost atât de frică, atât de tare mi-a fost frică, încât îmi vor trebui câteva ore ca să mă pot mișca. Am ajuns însă până la urmă pe insula pe care voiam s-o ating!

Am dovedit nu numai că pot să plutesc pe ocean cu barca mea, dar și că pot să plutesc repede. Pentru traversarea de la Casablanca până în insulele Canare mi-au trebuit 11 zile în cap, de la 24 august până la 3 septembrie, ceea ce reprezintă un timp excelent.

Într-adevăr, pentru acoperirea aceleiași distanțe, Gerbault[84] a avut nevoie de

---

[84] Navigator solitar care a făcut înconjurul globului între 1926—1930. — N. T.

14 zile, Le Toumelin[85] de 12 zile, iar Ann Davidson[86] de 29 de zile!

În definitiv, cum am navigat? Bineînțeles că determinam direcția cu ajutorul instrumentelor, cu toate că făceam acest lucru pentru prima oară în viața mea.

În același timp însă, neavând încredere în calculele mele astronomice, îmi trasam direcția presupusă: măsurăm zilnic pe hartă numărul milelor pe care trebuia să le parcurg și determinam direcția cu compasul. Astfel trasam drumul ideal în cazul când n-aș fi fost dus de curent. Pentru acest motiv însemnam pe hartă, o dată cu direcția principală a drumului rezultată din calcule, abaterile presupuse, depinzând de direcția și puterea curenților (informațiile respective le luam din *Instrucțiunile nautice).* Era necesar să-mi aduc aminte tot timpul de aceste torente puternice, care mă târau aproape imperceptibil. Mișcarea trădătoare a apelor oceanului mă purta pe furiș spre sud; riscam să trec printre insulele Canare și coasta africană fără să bag de seamă. Așa încât notam zilnic trei poziții: cea dată de calcule, cea presupusă, pe care o trasam, și, în sfirșit, cea mai pesimistă: aceea în care aș fi putut să mă găsesc dacă toți factorii nefavorabili ar fi acționat în același timp. Ținând seama de toate aceste calcule, mă străduiam să nu cad în cursa ce-mi era întinsă.

S-ar putea să fiu întrebat: „De vreme ce plecai să străbați Atlanticul, ce însemnătate avea pentru dumneata faptul că n-ai fi nimerit insulele și te-ai fi avântat de la început pentru saltul cel mare?“ Erau trei motive care făceau imposibilă această plecare imediată pentru marea aventură: mai întâi, îngrijorarea alor mei, care mă credeau plecat pentru o călătorie de maximum cincisprezece zile; în al doilea rând, faptul că moralmente nu eram pregătit să greșesc ținta; mi s-ar fi părut că e un semn foarte rău să greșesc la plecare etapa ce mi-o fixasem; în sfârșit, dacă după cincisprezece zile nimeni n-ar fi avut vești de la mine, oficialitatea ar fi fost foarte îngrijorată, s-ar fi pornit cercetări, în urma cărora aș fi fost sau n-aș fi fost găsit: în cazul în care m-ar fi găsit, se termina cu experiența; în caz că nu m-ar fi găsit, cine m-ar fi socotit de bună-credință aflând că am sosit în Antile după șaptezeci sau optzeci de zile de la plecarea mea din Casablanca? Nimeni n-ar fi crezut că am făcut această traversare pentru un scop anumit și de bunăvoie.

După unsprezece zile de navigație, am atins din nou uscatul.

Micul sătuleț Castillo del Romeral, aflat la vreo zece mile de Las Palmas, mi-a făcut o primire princiară. Când ambarcația mea a fost semnalată, locuitorii au venit în fugă din toate părțile, încredințați că e vorba de un naufragiat veritabil. Pe plajă mă aștepta o adevărată adunare generală a întregii populații, alcătuită din oameni simpli și primitori, în haine pestrițe, bătătoare la ochi.

Coastele insulei Gran Canaria sunt foarte stâncoase și, dacă-mi fusese cu putință să acostez pe o plajă mică și cu mult nisip, nu e mai puțin adevărat că șiruri

---

[85] Navigator solitar care a înconjurat globul între 1949—1951. — N. T.

[86] Navigatoare solitară care a traversat Atlanticul în 1952. — N. T.

mari de lavă continuau să amenințe la dreapta și la stânga pneumaticul meu plutitor, dacă acestuia i-ar fi dat prin gând să se miște din loc. Dar scăpasem de primejdia cea mare! După ce trecuse prin atâtea încercări, barca mea se afla acum la loc de cinste, atât ea cât și micul și mândrul pavilion tricolor pe care-l arborasem. Într-o clipă, „L'Hérétique", cu tot ce era în el, fu ridicat pe umerii zdraveni a douăzeci de oameni. Sunt sprijinit cu mare greutate de doi insulari. „Căpetenia" ținutului, Manuel, se apropie de mine și – nelipsita întrebare – mă roagă să-i spun de unde vin. Îi dau răspunsul obișnuit:

— *De Francia, de Nizza, despues Baleares, Tanger, Casablanca, y once dias de Casablanca aqui*[87].

De bună seamă că lucrul acesta depășește puterea sa de înțelegere. Se uită în jurul lui să vadă dacă și alții au auzit răspunsul meu atât de neverosimil. *Aures habent, et non audient*[88]. Cu toată politețea lor înnăscută față de un oaspete, constat evident o oarecare neîncredere. Le vor trebui câteva zile ca să-și dea seama că ceea ce le-am spus e adevărat. Până una alta, la Manuel mi se servește un ou la capac. "Confratele" local, *el practicante,* adică infirmierul, e de față. Cu toată oboseala și somnul care mă dărâmă, sunt nevoit să-mi petrec seara istorisindu-le povestea mea, într-o spaniolă ciudată, compusă din cuvinte franceze „iberizate", pe care însă ascultătorii mei reușesc să le înțeleagă.

USCAT, ISPITA, ȘOVĂIELI

Întreb când și cum îmi va fi cu putință să ajung la Las Palmas, ca să anunț telegrafic sosirea mea si să mă pun în legătură eu autoritățile franceze și spaniole. Mi se dau asigurări: o mașină (cu nostima poreclă de „Pirata") mă va duce mâine în capitala insulei. Manuel dorește tot atât de mult ca și mine să ia contact cu autoritățile. Ar dori să se descotorească de acest individ care-l încurcă sau, cel puțin, să se pună în regulă cu vama și cu poliția.

Cu vreo lună înainte s-a sfărâmat aici iahtul "Dandy", care venea din Finlanda prin Casablanca. După câte am înțeles, băștinașii, în simplitatea lor sufletească, caracteristică pescarilor din toate țările, au cules tot ce a rămas intact de la naufragiați și a fost aruncat la țărm de valuri. „Ce-a căzut în apă e bun pierdut". Pornind de la această zicătoare, pescarii au socotit posibil să păstreze pentru ei câte ceva din prada realizată. Drept rezultat, Manuel a avut mari neplăceri cu paza coastei și n-avea de loc chef ca aceste neplăceri să se repete din pricina mea.

Până una alta, mă duc să mă culc. Unde? La școală. Dar cum? Acolo nu e

---

[87] Din Franța, Nisa, apoi Baleare, Tanger, Casablanca și în unsprezece zile de la Casablanca până aici. — N T.

[88] Deși au urechi, totuși nu aud. — N. T.

niciun pat. Așa că voi dormi pe o masă. Chiar dacă nu am avut o saltea moale, cred că am dormit de puține ori atât de bine ca în acea noapte. Mai rău e altceva, că pământul de sub mine se balansează, nu știu de ce. N-a lipsit mult ca să am rău de mare.

În dimineața zilei de 1 septembrie iată și „Pirata“ care mă așteaptă. Amicul meu Manuel sare în sus când îi spun că vreau să plătesc. Un ultim adio și „Pirata“ pornește.

Ce insulă minunată, care îmi arată în dimineața aceasta sălbatica ei splendoare! Piscuri golașe și amenințătoare străjuiesc peste mari scurgeri de lavă, în care, se cuibăresc niște sătulețe încântătoare, cu bisericile lor albe și cu acoperișuri turtite. Fete tinere, cu obrazul fraged, cară apă de cum se crapă de ziuă (căci apa o marea problemă a Insulelor Fericite). Cu talia mlădioasă și ținuta mândră, ele calcă ușor, purtând pe cap tot felul de vase, de la ulciorul clasic de pământ, până la canistra modernă din tablă ondulată.

Câmpiile din partea de răsărit a insulei sunt acoperite de bananieri. Mă obișnuiesc repede cu aceste tufișuri verzi cu frunze late, care au o soartă amară: fructele lor le aduc moartea. Fiecare tufiș trăiește numai un an și dă un mănunchi de banane. După aceea face loc tineretului! Lovitura neîndurătoare a cuțitului îi curmă viața, și în locul lui începe să răzbată în sus un lăstar tânăr, care stătuse piuă atunci pitit în umbra frunzișului matern. Nu știe săracul, că și zilele lui sunt numărate.

Prin părțile acestea sunt puțini arbori, căci e lipsă de apă; nu cresc decât niște frumoși palmieri-curmali, care mi se par feerici, obișnuit cum sunt cu orizonturile pustii ale întinderilor marine.

În depărtare, o catedrală cu două turnuri îmi vestește Las Palmas. *Instrucțiunile nautice* îmi descriseseră cu atâta precizie biserica, așa cum se vede din mare, încât călăuzele mele erau încredințate că n-o văd pentru prima oară.

Capitala Las Palmas are alături de ea un port minunat, Puerto de la Luz. unul din marile porturi ale Atlanticului. L-am cunoscut pe căpitanul portului, fratele unui vestit cardiolog. Prietenii mei de la ziarul “Petit Marocain“ făcuseră cu câteva zile în urmă un zbor Casablanca-insulele Canare cu un mare avion de pasageri “Armagnac”, care pleca atunci în prima lui călătorie. Tot timpul cât s-au aflat deasupra mării au încercat să mă descopere, dar în zadar, iar când au sosit la Las Palmas au întrebat în primul rând de mine.

Înainte de a porni la marele asalt, îl întreb pe căpitanul portului dacă e dispus să ordone verificarea sextantului meu, ca să evit greșelile din pricina instrumentelor.

— *Con mucho gusto*[89].

Cu toate acestea, unele ziare au relatat acest episod cam în felul următor: „A

---

[89] Cu plăcere. — N. T.

cerut să i se dea câteva lecții de navigație. Căpitanul portului a refuzat, nedorind să contribuie la sinuciderea lui".

La citirea acestei notițe, un inginer mi-a adresat o scrisoare în care se arăta dispus să mă învețe principiile navigației, socotind că în acest fel mă va scăpa de sinucidere. Din păcate, am pierdut scrisoarea și n-am putut să mulțumesc autorului. Dacă aceste rânduri îi vor cădea sub ochi, îl rog să le primească drept semn al sincerei mele recunoștințe.

Mă aflam încă la căpitanul portului când a venit să mă caute secretarul consulatului francez. Întâlnirea noastră a însemnat începutul unei minunate prietenii! E de ajuns să spun că dl. Farnoux a devenit cu adevărat al doilea tată pentru mine, m-a găzduit la consulat și s-a bucurat împreună cu mine de frumusețile insulei. Sosise și el de puțină vreme în Las Palmas. Pe când mă aflam în biroul lui, a apărut dl. Barchillon, un negustor din colonia franceză din Las Palmas, și am alcătuit pe loc un trio de nedespărțit. Dl. Barchillon a devenit preceptorul nostru. Datorită ocrotirii sale frățești mi s-au deschis toate ușile și insula a apărut ochilor mei cu tot farmecul ei miraculos.

Acestor doi frați francezi li s-au alăturat în curând nhi prieteni, minunații băieți ai Yacbt-Clubului. Spre deosebire de majoritatea cluburilor de acest fel, Yacht-Clubul din Las Palmas era alcătuit pe trei sferturi din navigatori adevărați. Numai un sfert din membrii lui fiind niște pierde-vară. Iertați-mă. *hermanos*[90]*,* că nu vă pot înșira pe toți! Dar cum să nu amintesc aici de tine, Collacho, de tine, Caliano, și de tine, Angelito? M-ați înconjurat cu toate farmecele pământești, parcă anume pentru a-mi face și mai grea hotărârea de a porni în "marea călătorie".

Mă hotărâsem să nu mă întorc în Franța, ci să rămân aici vreo opt zile ca să repar și să pun totul la punct și apoi să plec, fără să mă mai întorc în Franța, unde ar fi trebuit să dau o adevărată bătălie pentru continuarea călătoriei în condiții mai bune. Consulul nostru a aprobat hotărârea. Prietenii mei Barchillon și, în special, șeful pilot Angelito mă rugau stăruitor să mă mai gândesc.

— Cunosc oceanul, îmi spunea Angelito. Ceea ce ai făcut e minunat, teoria ta a fost strălucit confirmată, dar crede-mă că nu vei prinde niciun pește în mijlocul Atlanticului.

Bietul Angelito nu știa că aceasta era singura obiecțiune pe care nu trebuia să mi-o facă. Dacă m-aș fi oprit aici, marinarii mi-ar fi obiectat, cu siguranță, la întorcere:

— Toate astea sunt foarte bune, dar n-ai fi putut pescui departe de apele continentale.

Rămânea de făcut a doua parte a demonstrației: dovedisem că e posibil să supraviețuiești cu pește crud; trebuia acum să demonstrez că se putea pescui și în locurile unde cunoscătorii ortodocși afirmau că lucrul e cu neputință.

---

[90] Fraților. – N.T.

Consulul și Barchillon au înțeles pricina încăpățânării mele și s-au hotărât să mă ajute: unul folosindu-se de situația sa oficială, celălalt de bani.

Nu mai așteptam decât o telegramă de la soția mea, care să-mi spună "La revedere". Ea a întârziat însă atât de mult, încât am avut răgazul să fac o lungă ieșire în larg cu un iaht spre Fuerteventura. Nu sosea nimic. În sfârșit, într-o dimineață, la consulat mă aștepta o telegramă: "Îl felicităm pe «eretic», vestindu-i nașterea fiicei sale Natalie".

Fiica mea a ținut să se nască înaintea marii călătorii. Ducându-mă în Franța, căci nu puteam pleca fără să-mi văd copilul, aveam să fiu expus din nou tentației de a rămâne pe uscat.

Când am făcut cunoscută intenția de a pleca în Franța, cei care din prietenie se împotriveau „saltului cel mare" și-au închipuit că au învins. Manuel de Castillo del Romeral a dat fuga speriat la consulat:

— E adevărat că Bombard renunță?

Consulul i-a dat un răspuns evaziv. În sinea lor, toți fără excepție, gândeau astfel: „E sincer când pretinde că va continua, dar sunt liniștit; soția lui va ști să-l oprească și să-l împiedice de la această nebunie".

La 12 septembrie am luat loc în avionul Las Palmas-Paris. Mulțumită cauțiunii consulului, și mi-am luat zborul spre Franța. La Casablanea s-au adunat pe aerodrom o mulțime de prieteni ca să-și ia bun rămas.

La Orly, o surpriză: mă așteptau doi ziariști. Unele ziare începuseră să scrie că voiajul s-a terminat din cauza nașterii fiicei mele.

Abia acum apreciam marele curaj și admirabila abnegație a soției mele. Ea avea încredere în mine, mă văzuse lucrând, știa că ceea ce întreprind e cu putință, cunoștea scopul pe care-l urmăream: să salvez vieți, o mulțime de vieți omenești. Desigur, nu se poate. Spune că era bucuroasă să mă vadă plecând. Dar înțelegea necesitatea experienței, știa că demonstrația mea avea nevoie de această călătorie. Ea nu va întreprinde nimic ca să mă rețină.

Dar aici s-a jucat încă un act din faimosul „intermezzo comic".

A doua zi după sosirea mea, cineva bătu la ușa spitalului din Amiens, unde trăsesem. Întrară doi polițiști. După ce coborâi, îmi spuseră:

— Am fi vrut să vorbim cu dumneavoastră între patru ochi.

— ?

— Iată despre ce e vorba: dumneavoastră trebuia să plătiți opt mii de franci amendă și n-ați plătit-o. Va trebui să ne urmați la perceptor sau la închisoare.

— Dacă merg la închisoare, pentru câte zile?

— Douăsprezece.

Și polițiștii îmi întinseră mandatul de arestare.

Vai. N-aveam de loc timp de stat la închisoare! A trebuit să plătesc cei opt mii de franci care îmi puteau fi de mare ajutor pentru continuarea expediției mele.

Liber, petrecui aici zece zile încântătoare, moleșitoare, în vreme ce ziarele afirmau că: „Bombard nu va pleca înapoi", iar Palmer declara la Tanger: „A continua călătoria dincolo de Canare în acest anotimp ar fi o adevărată nebunie, de-a dreptul

o sinucidere!“ Expediția mea era întâmpinată cu o neîncredere aproape generală. Toți își manifestau interesul numai pentru nașterea fiicei mele.

Abia am avut timp să văd un prieten bolnav lângă Poitiers și am luat avionul de Canare, via Casablanca. Trebuia să rămân acolo câteva zile, ca să vorbesc despre plancton cu Oficiul științific al pescăriilor Marocului. Pe de altă parte, trebuiau studiate posibilitățile pescuitului în regiunile pe care urma să le străbat.

Voiam, de asemenea, să încerc să-mi fac rost de un post de radio-recepție. La un post de emisie renunțasem definitiv. Raționamentul era următorul: mai întâi de toate voi fi singur, căci Jack nu va mai veni acum cu mine, și sunt ferm hotărât să nu caut un înlocuitor. Din această pricină îmi va fi foarte anevoie, aproape cu neputință, ca în același timp să fac să funcționeze generatorul și să și emit. Pe de altă parte, eram incapabil să repar chiar și cea mai mică avarie; era de ajuns un contact greșit, pentru ca toată lumea să mă creadă mort. Vă dați scama ce efect ar fi avut asupra moralului familiei mele! Așadar, niciun fel de post emițător, însă unul de recepție mi-ar fi de mare folos. Într-adevăr, longitudinea e dată de diferența între ora solară a locului dat și aceeași oră a meridianului 0°, luat în mod arbitrar. Un meridian 0° internațional a fost ales: e meridianul de la Greenwich. Fiecare grad de longitudine are o diferență de patru minute față de ora acestui meridian: patru minute în plus la est, patru minute în minus la vest. Asta face o oră la fiecare 15 grade.

Un post de radio recepție mi-ar fi îngăduit să nu mai fiu tributar cronometrului; aș fi putut să cunosc ora în fiecare zi și aș fi putut să-mi verific ceasornicul; pentru aceasta îmi trebuia ceva rezistent.

Fondurile erau însă reduse. Nutream totuși speranța că la Casablanca mă vor împrumuta cu bani.

Eram însă departe de a prevedea primirea ce mi s-a făcut: pe aeroport mă așteptau vreo sută de persoane! Era chiar și o femeie drăguță cu un buchet de flori în culorile Parisului. Se afla de față și un reprezentant al „gulerelor albastre”, specialist în salvare, care-mi luase cu însuflețire apărarea când cineva declarase: „N-are nevoie de cărți de navigație, ci mai degrabă de o carte de rugăciuni”.

El mi-a dat o veste bună: ziarul “Petit Marocain”, indignat de incidentul cu cei doi polițiști, a deschis o listă de subscripție pentru a strânge o sumă egală cu amenda ce mi-a fost luată. Primul a subscris comandantul marinei din sectorul marocan, amiralul Sol. Subscripția continua.

În sfârșit, eram reabilitat! Acum aveam o situație curată. „Intermezzo-ul comic” se încheiase.

Din nou la drum, deci, recidivist bătrân!

Invitațiile începură să curgă. Voiau să mă aibă ca oaspete fostele “Gulere albastre”.

Prietenul meu Pierrot (cântecul cu „prietenul meu Pierrot” n-are nicio legătură cu aceasta) îmi cedă locuința lui. Oficiul pescăriilor mă primi ca pe un fiu care nici măcar risipitor nu era și începu să-mi caute un radio. Până una alta, mă îngrășam. Unii dintre prietenii mei, care m-au poftit la cină seara la ora 11, se mirară când

văzură că nu prea mi-e foame. Nu știau că, pentru a nu jigni pe nimeni, am fost nevoit să accept o primă cină la ora 7, după care, drept să spun, apetitul îmi era scăzut.

În sfârșit, un radio la orizont! Prietenul meu Elysagne și alterego-ul său, Freyeinet, mi-au dăruit un minunat aparat de radiorecepție cu baterie, pe care-l am și acum, când scriu, în fața mea. I-a făcut și o îmbrăcăminte impermeabilă din nailon, care acoperea până sus antena telescopică. Pe deasupra, mi-a înmânat „câteva fabricate farmaceutice din gumă", pentru a păstra în ele, ferită de umezeală, sarea de siliciu; această sare s-ar putea să-mi folosească în cazul în care înăuntrul receptorului ar începe să se condenseze umezeala.

În sfârșit, drept supremă cinste, primii într-o bună dimineață o invitație de la Amiralitate. Mă primi un om mărunt, vioi. În uniformă albă, care, în chipul cel mai prietenos, începu să mă descoase de-a fir-a-păr. Mă întrebă ce țintă am. De ce mijloace dispun, căută să mă prindă cu unele întrebări privind navigația, pe scurt, încercă să se informeze.

Dacă ați ști, domnule amiral, ce bucurie mi-ați făcut atunci; de mult așteptam ca cineva să dorească în sfârșit, să afle adevărul. La încheierea acestui interogatoriu amical, dar riguros, amiralul Sol îmi spuse:

— Acum am înțeles și te vom ajuta.

Domnule amiral, aș putea spune că aproape numai datorită dumneavoastră atunci când întâlneain în mare un pavilion străin spaniol, englez sau olandez mă simțeam o unitate a marinei franceze. Mi-ați dat harta-pilot pentru Atlantic, chiar a dumneavoastră, dar mai cu seamă ați fost singurul marinar care mi-a scris, încă înainte de izbândă: „Veți reuși". *Scripta manent*[91], o știați domnule amiral, când ați avut bunătatea să-mi scrieți dedicația pe hartă.

Era însă timpul să plec. Casablanea îmi devenea zi de zi mai dragă și nu era departe vremea când plecarea avea să fie sfâșietoare.

La 5 octombrie iau din nou avionul pentru Las Palmas. Pe curând Casablanca!

Avionul mă lasă la Tenerife, de unde plec mai departe la Las Palmas. aici aveam să aștept cincisprezece zile, zile fără sfârșit, timp în care muzica, prietenii, natura și sporturile au făcut totul pentru a mă reține.

Muzica însemnau concertele din sala teatrului. Prietenii erau camarazii mei de la Yacht-Club, prieteni vechi de pe iahturile „Maeva" și "Nimfa rătăcitoare", veniți aici în timpul absenței mele;

Ce minunată e prietenia marinărească! Sporturile erau întâlnirile amicale la bazinul de înot, unde adorabila campioană a Spaniei făcea niște demonstrații strălucite și unde am fost învins la o cursă de două sute de metri craul de către

---

[91] Scrisul rămâne. — N. T.

Vasul-școală al Școlii marinei spaniole dă onorul lui Bombard în momentul plecării din insulele Canare.

Coală cu calcule făcute de Palmer; singura lecție de navigație primită de Bombard.

dinamicul domn Boiteux-senior.

„Atenție, Alain, dacă mai întârzii mult, nu mai pleci niciodată!” De câte ori nu m-a chinuit acest gând în nopțile lungi de insomnie. Cu toate acestea, nu era nimic de făcut. Vântul bătea dinspre sud. Cât timp nu se schimbă, e zadarnic orice

încercare de plecare. Ce-mi va aduce luna nouă?

În sfârșit, la 18 octombrie vântul s-a schimbat și am hotărât plecarea pentru a doua zi.

OMUL DE APĂ SĂRATĂ[92]

În duminica aceasta de 19 octombrie vântul îmi pare prielnic; s-a fixat la nord nord-est: e tocmai alizeul pe care-l așteptam cu nerăbdare ca să pot pleca.

Un iaht francez mă scoate din port. Plecarea are loc într-o asemenea atmosferă încât găsesc nu numai prietenia de care am nevoie în această clipă, dar și o înțelegere care îmi merge la inimă. Consulul Franței mă duce la Yacht-Club. La început intenționa să se îmbarce pe bordul navei ce urma să mă remorcheze și să mă escorteze până în larg, pentru ca acolo să-și ia rămas bun. Suntem însă emoționați amândoi și, fără îndoială, de teama unei emoții și mai puternice, îmi spune deodată, cu un glas aproape aspru:

— Ei bine, n-am să vin. Vă îmbrățișez. Nu fiți supărat că n-am să fiu acolo azi după-amiază.

Ca și cum m-aș fi putut supăra! Îl îmbrățișez la rândul meu și ne despărțim. Mă îndrept spre „L'Hérétique" cu Boiteux-senior. Materialele și alimentele, controlate mai înainte de autoritățile consulare, fuseseră îmbarcate, ca și postul de radiorecepție care-mi fusese dăruit. Angelito, șeful-pilot, face un ultim control. În timpul acestor pregătiri, o adevărată mulțime începuse să se adune în jurul nostru. Mi se oferă un fanion al clubului, mi se dă să semnez în Cartea de aur, toți prietenii sunt aici, până și necunoscuții îmi arată prietenie. După ce am ieșit în larg, am fost surprins văzându-mă în fruntea unei adevărate procesiuni de ambarcații, care mă însoțea la ieșirea din portul Las Palmas, iar la plecare toate sirenele navelor de la chei fluierară. Veliere de toate mărimile și de toate formele schimbă murele[93] și fac volte în jurul meu, iar velele lor albe par niște pescărușI; cei dinăuntru fac uneori semnul crucii când trec pe lângă mine, ca să-mi aducă noroc. Simțeam în străfundul inimii că marea încercare e gata să înceapă.

Parcă pentru a mă încuraja în noua călătorie, în locul unde mă hotărâsem să molez remorca se afla din întâmplare o navă barc[94] mare cu trei arbori, nava-

---

[92] Nume dat de polinezieni celor care trăiesc din ce dă marea. — N. T.

[93] Manevră curentă care fixează colțul inferior din vânt al unei vele. — N.T.

[94] Navă cu vele cu trei arbori purtând vele pătrate pe primii doi și vele aurice pe ultimul (velă aurică este o velă trapezoidală care se înverghează longitudinal în axul navei). — N. T.

școală[95] pentru ofițerii marinei spaniole. Am avut senzația că soarta a pus acolo această amintire a trecutului navigației, ca și cum ar fi voit să-mi dea un semn și să-și ia rămas bun de la mine, căci era unul dintre ultimele exemplare ale navelor-fantomă, ale călătorilor cu scorbut, ale naufragiaților fregatei „La Méduse“, ale celor care n-au găsit ce să mănânce în mare și pe care apele mării i-a acoperit. N-am apucat bine să molez remorca, și am zărit cum cobora încet pavilionul navei-școală în semn de salut: toți elevii alintați la parapet se descoperiră în momentul trecerii mele. Fără să vreau, mi-a venit în gând că astfel salută morții toate flotele din lume. Ca un semnal al vieții însă, mi-am înălțat vela. Ea mă duse printre ambarcațiile acelea ușoare cu vele, care evoluau și salutau, unele cu pavilionul, altele cu vela mare, și care în curând rămaseră în urmă.

Nu mai zăream decât nava-școală și mă credeam singur pe mare, când primii ultimul salut, cel mai înălțător: elevii strânseră câteșitrele velele gabier[96] și apoi le liberară din nou, cu plesnituri de vânt și de vele care fluturâ. Pentru mine a fost ca o lovitură de bici: aveam sentimentul că e salutată nu plecarea, ci izbânda mea.

Seara e deosebit de liniștită, vântul de la nord—nord-est se menține și barca înaintează continuu, cu o viteză medie de trei noduri și jumătate[97] spre sud de insula Gran Canaria. Proiectele mele erau următoarele: să cobor mai întâi la sud-sud-est și apoi să mă îndrept spre vest. Mă găseam exact la 18° latitudine nordică și la 15° longitudine vestică. Trebuia să ajung cam la 60° longitudine vestică, undeva între 12 și 18’ latitudine nordică. Pentru a evita Marea Sargaselor și zona calmurilor ecuatoriale, cele mai de temut obstacole de care trebuia să mă feresc, am hotărât să nu mă îndrept imediat direct spre vest. La nord de calea pe care trebuia s-o urmez, curentul ecuatorial de nord și Gulf-Stream-ul făceau împreună un uriaș vârtej, care, într-un cerc cu o circumferință de cincisprezece mii de kilometri, frământa întinderi enorme de alge, a căror proveniență a fost și rămâne încă un mister: Marea Sargaselor, unde a pierit orice urmă de viață. Se afirmă că nimeni n-a pescuit aici vreun pește comestibil. Un lucru e însă cert, regiunea respectivă rămâne una din cele mai primejdioase pentru navigație, constituind o adevărată capcană, un fel de plasă vegetală în care algele te strâng mai sigur decât ochiurile unei mreje. La nord, așadar, marea e periculoasă. La sud, curenții nu erau mai puțin de temut, căci aici era zona calmurilor ecuatoriale: cele două alizee, unul venind de la est, din Portugalia, iar celălalt de la sud-est, din Congo, la fel de puternice unul ca și celălalt, se năpustesc și se luptă pentru întâietate în această

---

[95] Navă specială, care folosește la instruirea și formarea echipajelor de nave. Nava-școală cu vele are un deplasament de 500—2000t și este înzestrată anume pentru a putea naviga în mod normal cu pânze – N.T.

[96] Velă pătrată, așezată transversal ; a doua velă a unui arbore, de la punte în sus. — N. T.

[97] Între 6 și 7 kilometri pe oră. — N. A.

no man's land[98] cu averse violente, cu vârtejuri ce nu pot fi prevăzute, cu calmuri îngrijorătoare — un adevărat stat-tampon între emisfera de nord și cea de sud.

Dar puțin a lipsit ca această violență nestăpânită a elementelor naturii să nu fie fatală lui Mermoz[99] și știam că dacă sunt prins aici nu voi mai putea scăpa. În dreapta un vârtej de curenți, în stânga un vârtej de vânturi.

Din păcate însă, vântul bun pe care l-am avut la plecare n-avea să țină mult: el mă părăsi chiar în cursul serii. Privind la vela mea lipsită de orice utilitate, mă întrebam cât timp avea să dureze acest calm. dar nimic nu-mi îngăduia să fac vreo previziune; încet, dar sigur, curentul îl împingea pe „L'Hérétique" spre sud. Fixasem felinarul de catarg, în așa fel încât să fiu văzut de numeroasele nave care încrucișează între Gran Canaria și Fuerteventura. Am adormit pe la 8 și jumătate cu rama-cârmă fixată, cu pânza tendei trasă până la gât ca o plapumă, cu capul pe niște centuri de salvare. Fără vânt, „L'Hérétique" deriva încet. Era răcoare și o noapte foarte luminoasă.

A doua zi și a treia vântul a fost mereu absent și mă aflam în aceeași poziție ca în ziua sosirii mele în insulele Canare, când ceața îmi ascunsese insula. Eram complet izolat și nu știam decât că la dreapta e o insulă, o alta la stânga și că nu se vede nimic. Mă gândeam eu nerăbdare la clipa când mă voi afla în largul Atlanticului și nu va mai fi nevoie să aprind felinarul în timpul nopții pentru că nicio navă n-avea să mai treacă prin zona mea.

Chiar de luni se iviră în jurul meu cele dintâi semne de viață. Din păcate însă, nu erau deocamdată decât niște peștișori, care înotau prin fața ambarcației ca pentru a mă pilota. Era greu să-i prind și, de altfel, nu m-ar fi hrănit de loc. Începeam să mă tem de prelungirea acestui calm, când, în cursul după-amiezii, vântul se porni și-mi îngădui, în sfârșit, să ajung la 21°. Voi ține această direcție timp de vreo zece zile, ca să fiu cu circa o sută de mile mai la vest de insulele Capului Verde și ca s-o pot porni de aici direct spre Antile. În ziua aceea am scris în jurnal:

Moral excelent, dar un soare dogoritor. Mi-e foarte sete. Am băut puțină apă de mare, căci peștii nu se arată: tot ce-am putut prinde abia dacă reprezintă un kilogram și jumătate, deci o cantitate de apă cu totul neîndestulătoare. În orice caz, o scot eu la capăt. Apa oceanului mi se pare mai puțin sărată decât cea a Mediteranei.

În noaptea asta experiența mi se arată din nou în adevărata ei lumină – o lumină cu totul nouă. Locul acesta nu mai are nimic comun cu Marea Mediterană, deseori vizitată de oameni, acest loc civilizat, ale cărui ape sunt brăzdate de numeroase nave. Abandonând terenul experimental al Mării Mediterane, navigam acum pe apele oceanului nemărginit. Aici nu mai puteai spera în vreo întâlnire întâmplătoare.

---

[98] Teritoriu care, din punct de vedere juridic, nu aparține nimănui. —N. R

[99] Jean Mermoz, aviator francez. (1901—1936). A fost primul care a traversat, în ambele sensuri, Atlanticul de sud (1933). — N. R.

Oceanul trebuia să dea adevărata apreciere experienței mele. Contrastul era izbitor, și evenimentele petrecute chiar la început l-au accentuat și mai mult.

Alizeul era din ce în ce mai puternic. Curând s-a dezlănțuit furtuna. Purtându-mă când pe crestele lor, când în golurile dintre ele, valurile aici mă apărau de vânt, aici mă puneau în bătaia lui, spărgându-se în jurul meu. Ce s-ar întâmpla dacă această masă lichidă s-ar năpusti asupra mea?

Mi-era cu neputință să întreprind ceva, dar aveam încredere în stabilitatea bărcii mele și am ațipit cu nădejdea că voi avea o noapte fără vise. A fost însă o noapte de coșmar. Mi se părea că apa s-a ridicat în jurul meu și a cuprins totul. Încep să mă zbat. Mai am oare barca sub picioare? Mai sunt încă în ea? Sunt afară? Înot, înot din ce în ce mai tare. Mă trezesc mort de spaimă. „L'Hérétique" era complet acoperit de apă. Îmi dau seama că un val s-a spart drept deasupra mea. Trebuie, cu orice preț, să scot apa. Nu se mai văd deasupra apei decât cele două puternice flotoare de cauciuc între care mă bălăbănesc, iar în jur e oceanul. „L'Hérétique" își continuă netulburat drumul său, ca o epavă. N-am însă nici dreptul, nici timpul să-mi pierd curajul. În mod aproape instinctiv încep să scot apa, mai întâi cu mâinile, apoi cu pălăria: unealtă absurdă pentru această muncă uriașă. Trebuia să scot apa destul de, repede între două valuri mari, pentru ca „L'Hérétique" să se ușureze și să se ridice de ajuns deasupra apei. Chiar de-aș fi avut un adevărat ispol[100] și tot ar fi trebuit să scot apa într-un ritm care începuse să mă obosească: fiecare val mai mare care mă ajungea din urmă izbea puternic în tabloul din pupa și îndată marea se rostogolea din nou peste barcă, reducând la zero încordarea și deznădăjduita muncă a celor zece minute sau a unui sfert de oră precedent.

Mi-e greu să-mi dau seama cum am putut, ud până la piele, să rezist în acest fel două ore, căci mi-au trebuit două ore de muncă pentru a repune definitiv barca în stare de plutire. Naufragiatule, fii întotdeauna mai încăpățânat decât marea și vei învinge!

Eram salvat, dar apa întrase în cele mai mici colțuri și după ce soarele va fi uscat totul, „L'Hérétique" risca să fie acoperit de un strat subțire de sare, care s-ar fi îmbibat în fiecare seară de umezeala mării. Barca devenise un adevărat sloi de sare plutitor. Materialul luat la bord se afla în saci etanși, aparatul de radio, în special, nu fusese atins. În schimb, chibriturile erau ude. Le răsfir în jurul meu, ca să se usuce la soare. Nu știam care va fi rezultatul, dar trebuie să încerci întotdeauna totul. Am, din fericire, vreo sută de cutii, căci îmi va trebui de acum înainte o cutie întreagă până să găsesc un băț care să se aprindă.

Zăresc, în sfârșit, pământul; cred că pentru ultima oară. În tot cazul, eram sigur acum că „L'Hérétique" nu se va răsturna niciodată. Se comportase așa cum nădăjduisem, ca un aquaplan, ca o platformă care alunecă pe creasta valului fără

---

[100] Unealtă de lemn sau de tablă, asemănătoare cu făraș îngust, folosită pentru scoaterea apei din luntre; căuș, scafă. – N.R.

a opune vreo rezistență. Avusesem până acum destule prilejuri ca barca să se răstoarne.

În noaptea următoare vântul s-a întărit. De teamă să nu se repete întâmplarea din ajun și valurile să-mi inunde barca, am coborât vela și am dat la apă ancora plutitoare. Acum „L'Hérétique" deriva cu prova spre val. Din păcate însă, pierdeam din viteză.

Până acum n-am prins niciun pește, dar cercurile concentrice care se iveau pe apă în jurul meu dovedeau că viețuitoarele oceanului sunt din ce în ce mai numeroase. Așa cum am prevăzut, peste vreo două zile aveam pește din belșug.

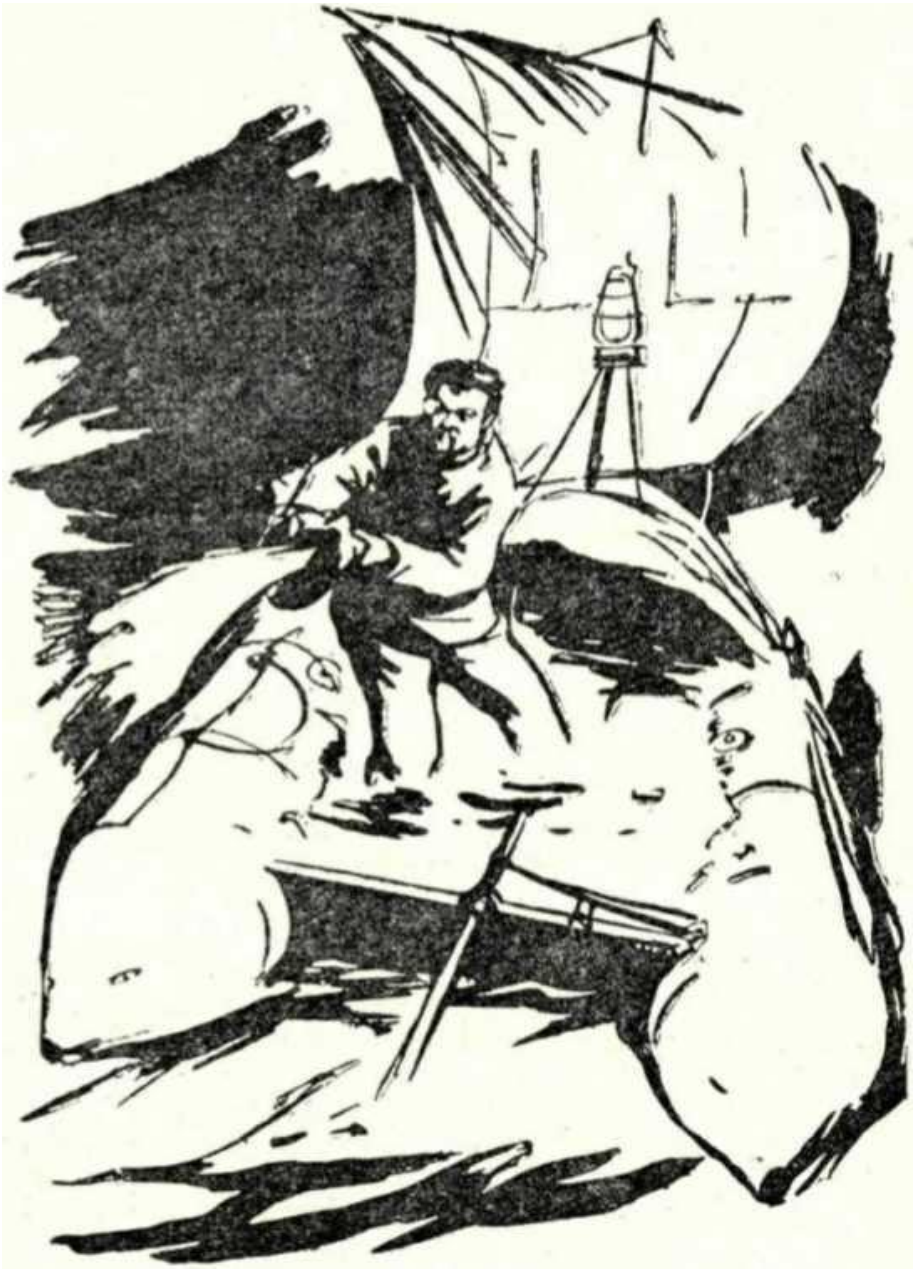
În ziua de joi 23 n-am notat nimic în jurnal, pentru că am fost ocupat toată ziua cu cusutul. Vântul începuse să bată din direcția cea bună; era într-adevăr alizeul de nord-est, care avea să mă ducă până în Antile. După cum se știe, soarta e ironică; abia a început vântul să bată și vela s-a sfâșiat în partea unde era mai lată, această velă credincioasă, care m-a dus din Monaco până în Canare. La plecare am luat hotărârea să mă slujesc de ea cât mai mult cu putință, înlocuind-o cu vela cea nouă pe care o aveam numai în ziua în care cea veche nu-și va mai putea face datoria. Nu credeam însă că acest lucru se va petrece atât de curând. Arunc, așadar, ancora plutitoare, cobor vela și o fixez pe cea nouă de vergă. Peste o jumătate de oră, o rafală puternică o smulge ca pe un zmeu; o văd cum zboară și cum se prăbușește departe în valuri; vântul smulsese o dată cu ea toate saulele care o fixau, inclusiv scota și funga[101].

Va trebui deci să mă folosesc tot de vechea mea velă sfâșiată și mă apuc cu resemnare s-o cos din nou. Materialul de care dispun constă numai dintr-un mosorel de ață neagră obișnuită și din niște ace tot atât de obișnuite. Nu pot întinde toată vela căci n-am loc destul. Trebuie să învinge ruptura așa cum am biruit valurile, așa cum voi birui în lupta cu timpul. Abia pe înserat treaba e gata. Extrem de obosit și nevoind să-mi pun opera la o încercare prea grea căci e ultima velă de care dispun și n-am de loc chef să-mi fie smulsă și ea, mă culc și dorm cu ancora plutitoare. E necesar să știi uneori cum să pierzi ore prețioase.

Până la sfârșitul călătoriei n-am să pot privi decât cu frică această velă, cu o cusătură de-a curmezișul, ca o rană proaspătă gata să se redeschidă. Mai mult însă mă temeam de însăși frica pentru velă, căci știam că marea, istovindu-l pe om, îl face superstițios, iar superstițiile fac din el un fricos lipsit de voință.

---

[101] Manevră curentă care ridică la locul ei pe arbore o vergă sau o velă. — N. T.



Am scos apa din barcă mai întâi cu amândouă mâinile și apoi cu pălăria.

Din clipa aceea a trebuit să duc o luptă continuă cu mine însumi, luptă nu mai puțin importantă pentru viață decât lupta cu stihia oceanului.

Am băgat de seamă că atunci când totul mergea de-a-ndoaselea nu mă mai gândeam la velă. Imediat însă ce situația se îmbunătățea, începeam din nou să tremur pentru ea. Începeam să mă gândesc la tot echipamentul de care dispuneam. Va rezista oare până la sfârșit?

În noaptea aceea am fost deosebit de îngrijorat, probabil din pricină că am înghețat tun. Ud până la piele, îmbibat de sare, nu mi-am putut opri din dârdâială până dimineață. Niciodată n-am dorit soarele cu atâta ardoare. Îl așteptam cu nerăbdare, îl imploram să-și grăbească răsăritul și credeam din tot sufletul că apariția lui mă va salva.

Dar îl cunoșteam prea puțin; uitasem că nu e nimic mai înspăimântător decât un prieten care te trădează. De lucrul acesta m-am convins mai târziu.

Până atunci înaintasem foarte puțin și, ceea ce era mai grav, nu știam cu câte mile am înaintat. Iată cum vor începe erorile mele de calcul în ceea ce privește determinarea longitudinii, erori care, puțin a lipsit să nu-mi fie fatale; despre lucrul acesta voi vorbi mai târziu. „L'Hérétique" se găsea în zona alizeelor puternice, și anume în locul în care se năștea alizeul, unde era încă tânăr, puternic și plin de furie primară nestăvilită. Nu se va domoli decât mai târziu, când se va întinde pe o suprafață mai mare și când puterea lui va scădea în raport cu această întindere.

Deocamdată, valurile sunt încă înalte și albe la suprafață; marea își arată colții, râzând zburdalnică ca un copil. Și după cum îți ascunzi teama față de un copil, tot așa îmi ridic eu vela cârpită. N-am apucat să prind ceva viteză, că a început pescuitul: în jurul meu se ivesc niște pete mari verzi și albastre. Sunt niște pești care, deocamdată, nu se apropie și nu se arată decât cu teamă. Într-adevăr, la cel mai mic gest, se îndepărtează degrabă, se afundă și dispar în adâncul apelor. Cu toate acestea, pescuitul trebuie să-mi reușească. Toată ziua aceasta de 24 octombrie muncesc ca să răsucesc încet vârful cuțitului, fără să-l rup, pe latul ramei, ca pe o nicovală. După aceea fixez minerul cuțitului cu o sfoară pe minerul ramei, ca să încerc vânarea primului pește ce se va apropia îndeajuns de mine. Orice lucru de la bord poate fi folosit ca sfoară: o cravată, șireturi de pantofi, o centură, o funie… Un naufragiat va găsi întotdeauna în barcă ceva potrivit pentru treaba asta. Am ținut să nu mă slujesc de *emergency fishing kit*[102], căci în cele mai multe cazuri această trusă lipsește naufragiaților. Trebuia să pescuiesc cu mijloacele aflate la bord.

Spre, marea mea uimire, în timp ce lucrez, câteva păsări îmi trec deasupra capului. Eram încredințat că, de îndată ce voi părăsi pământul. Nu voi mai întâlni

---

[102] Cutie cu scule de pescuit. – N.T.

păsări. O altă prejudecată a omului de pe uscat. N-a trecut o zi în care să nu văd păsări.

Una din ele părea că s-a atașat de mine: în fiecare zi, până la sosire, venea cam pe la ora patru pentru a se roti de câteva ori deasupra lui „L'Hérétique".

Eram însă mult mai interesat de pește. Am reușit să ating sau să rănesc cu harponul meu improvizat mai mulți pești. În clipa când se zbăteau în vârful cuțitului, se năștea în mine o forță nouă: nădejdea că de aici înainte îmi voi putea procura hrana.

De-abia sâmbătă 25 octombrie, am scos, în sfârșit, din apă prima doradă. Eram salvat: aveam în același timp hrană, băutură, nada și cârligele, căci îndărătul operculului[103] încovoiat se afla un minunat cârlig natural, care poate fi găsit până și în mormintele oamenilor preistorici și a cărui întrebuințare o redescopeream.

Creasem prima undiță. De acum înainte voi avea din belșug apă de băut și mâncare în fiecare zi; nu voi mai ști niciodată ce e foamea și setea! A fost, firește, cea mai mare erezie în situația mea de naufragiat.

*

În primele zile n-am fost absolut singur pe mare. Mă încrucișam cu nave mari, ce păreau că se îndreaptă spre Canare; niciuna din ele nu s-au deranjat însă pentru mine. Nu voi ști niciodată dacă am fost văzut, dar foarte probabil că un naufragiat va avea mult de furcă pentru a se face văzut. O dată mai mult aveam confirmarea acestei constatări.

Peștii se îngrămădeau acum în jurul lui „L'Hérétique" și n-aveau să mă mai părăsească. Pescarii si specialiștii declaraseră formal înaintea plecării mele: „De îndată ce veți părăsi insulele, nu veți mai prinde nimic". Or, petele verzi și albastre se dovediră aglomerări de pești mari, care, obișnuiți acum, zburdau în jurul bărcii. În decursul călătoriei aveam să mă familiarizez atât de mult cu aceste spinări multicolore, încât le căutam în fiecare zi prezența, ca pe aceea a unor prieteni. Din când în când, o plesnitură mă făcea să întorc capul tocmai la timp ca să văd fulgerând argintul unui trup căzând în valuri.

Vântul bătea acum regulat. Lăsam vela zi și noapte, căci, nemaifiind insule pe care să le evit, eram mult mai ascultător la adierea care mă purta cu ea și, navigând cu vântul drept din pupa, alergam în întâmpinarea valurilor care mă întreceau încet. După cum viteza dă ciclistului echilibrul, tot așa valurile îmi dădeau siguranța necesară, căci, dacă mă opream, valul izbea cu putere tabloul din pupa și se spărgea inundându-mă.

M-a apucat atunci ceea ce s-ar putea numi „teama de material", teama ca materialul să nu cedeze, în special vela cârpită. Scriu în jurnalul meu:

Înainte de plecare credeam că ceea ce va fi mai greu va fi foamea și setea, dar nu e așa: „teama de material" și de umezeală nu e mai puțin chinuitoare. Sunt

---

[103] Placă osoasă care acoperă branhiile peștelui. – N.T.

nevoit, totuși, să mă acopăr cu veșmintele ude pe care le am. Căci fără ele aș îngheța de frig.

Și chiar în aceeași zi notez drept concluzie:

Naufragiatul nu trebuie să-și scoată veșmintele nici dacă sunt ude.

A doua zi după plecare eram ud leoarcă și mi-am dat seama că și veșmintele ude întrețin căldura corpului. Eram îmbrăcat normal, ca un naufragiat: cu un pantalon, o cămașă, un pulover și o vestă.

Experiența mi-a arătat că nu trebuie să râd de veșmintele pescuitoarelor de midii și crevete de la Boulogne, care, înainte de a porni în larg, pun pe ele rochia cea mai călduroasă, ciorapii de lână cei mai groși și încălțămintea cea mai etanșă.

Duminică 26 octombrie scriam în jurnalul meu:

Nu izbutesc să-mi determin longitudinea. Ar trebui să-mi fie de ajuns ora maximei înălțimi meridiane.

Lucrul acesta e grav: principiul era că înălțimea soarelui deasupra orizontului la amiază trebuie să-mi dea longitudinea. Eu plecasem de la 15°; în mod normal trebuia să găsesc soarele în punctul culminant al curbei sale (după ceasul meu, la ora 1 după-amiază). De fapt, am avut însă soarele la punctul maxim al curbei, la 12 și un sfert. Socoteam, așadar, că trebuie să fac o corectură de circa 45 de minute. Vom vedea mai târziu ce eroare m-a dus la acest calcul.

În ziua aceea am descoperit în buzunar un bilet de la prietenul meu John Staniland, căpitanul iahtului „Nimfa rătăcitoare", care trebuia să plece din insulele Canare peste vreo trei săptămâni.

Înmânându-mi acest bilet la plecare, Staniland m-a rugat ca, de îndată ce sosesc în prima din insulele arhipelagului Antilelor, să-i trimit o telegramă pe adresa: „Barbados – Bridgetown — Șeful Bazinului Regal John Staniland" și a adăugat un post-scriptum: „Așteaptă sosirea iahtului englez!" Asta însemna: „Vei ajunge înaintea noastră". Bineînțeles, era convins că va sosi înaintea mea, dar voia să sădească în conștiința mea încrederea că pot străbate oceanul mai repede decât el.

Cu toate acestea, eram plin de optimism când scriam:

Dacă aș fi în punctul unde cred, ar însemna că miercuri mă voi afla la 21° nord și, schimbând joi drumul, ca să merg mai spre vest, mi-ar trebui zece zile pentru șapte sute de mile; așa că îmi rămân o mie opt sute de mile, adică douăzeci și cinci de zile. Să nu fim însă prea optimiști.

Speranța e însă întotdeauna îngăduită și speranța era vie în conștiința mea și așa va rămâne până la capăt. Aveam impresia că am plecat deunăzi. Eram însă pe mare de opt zile. Am fost deseori întrebat dacă nu mi s-a urât. Nu poate să ți se

urască pe mare. Aventura asta a fost o despicătură adâncă în viața mea.

Cu toate că fiecare zi mi se părea nesfârșit de lungă, scurgerea timpului nu mai avea nicio însemnătate, căci pierdusem orice noțiune a timpului. Nu mai existau pentru mine întâlniri fixate pentru o anumită oră, nici treburi urgente și zilele se scurgeau una după alta fără să-mi dau seama de acest lucru.

Cea de-a doua săptămână a început cu o zi de sărbătoare, care însă mi-a adus și puțină melancolie. Era ziua mea de naștere.

După sosirea mea la Barbados, la întrebarea ce vârstă am, răspundeam de obicei:

— Am împlinit douăzeci și opt de ani în mijlocul oceanului.

Cu toate acestea, soarta avea să se arate miloasă, pentru că-mi făcu un dar de ziua mea. Cârligul, fixat cu un capăt de saulă, era remorcat în urma bărcii, când deodată o pasăre mare, pe care englezii o numesc *shearwater* și al cărei nume francez n-am izbutit încă să-l aflu, s-a repezit asupra navei: era un pește zburător fără cap. Am tras-o la bord, temându-mă nițel de loviturile de cioc pe care le-ar fi putut da cilindrilor de cauciuc; din fericire, în momentul când pasărea s-a aflat în barcă, au apucat-o niște convulsiuni puternice, a vomitat la bord tot conținutul stomacului său, pierzându-și cu totul puterile. Învingându-mi dezgustul, i-am sucit pe loc gâtul.

A fost, desigur prima pasăre crudă pe care am mâncat-o în viața mea, dar de ce nu s-ar putea oare mânca o pasăre crudă, atunci când se mănâncă totuși carne crudă tocată? Îi sfătuiesc insistent pe cei care prind vreo pasăre de mare să n-o jumulească, ci s-o jupoaie, căci pielea ei e numai grăsime. Mi-am împărțit pasărea în două părți: una pentru ziua respectivă, și cealaltă, pe care am pus-o la soare să se usuce, pentru a doua zi. N-aș fi crezut să pot mânca ceva care să n-aibă gust de pește. Din acest punct de vedere, am fost foarte dezamăgit. Carnea era excelentă, dar avea un iz de „fruct de mare“.

Noaptea mi-a fost dat să trăiesc câteva clipe neplăcute. Deasupra tendei de pânză impermeabilă s-a răspândit deodată o lumină misterioasă. Aveam impresia că arde barca. În realitate, a trebuit să constat că jumătate din pasărea mea emana această lumină; strălucirea ei fosforescentă era atât de vie, încât lumina de jos pânza, oferind un spectacol straniu și amăgitor.

La 28 octombrie s-a petrecut un fapt care avea să aibă mai târziu o mare însemnătate, de care însă, pentru moment, nu mi-am dat scama: mi s-a rupt brățara ceasornicului, care se întorcea automat prin mișcările mâinii. L-am fixat cu un ac de pieptul flanelei, socotind că și astfel va fi întors, numai că eu stăteam nemișcat în barcă. Puțin timp după aceea ceasul s-a oprit și n-a mai fost cu putință să-l întorc. Mi-era absolut imposibil acum să știu sigur în ce loc mă găsesc

Am scos din apă prima doradă

față de apus, adică să cunosc tocmai direcția care mă interesa cel mai mult: aceea a insulelor unde voiam să ajung. Lucrul acesta mi-a arătat cât de mult începuse să mă necăjească faptul că trăiesc la întâmplare, că fac ce-mi trece prin cap, că nu știu dinainte ce am de făcut. Cred că este extrem de important ca un om să rămână stăpân pe acțiunile lui și să nu se lase dus de împrejurări.

Mai întâi, pentru a rupe cu prezența unică și constantă a mării hotărâsem să duc o viață „ca la țară“, adică să mă trezesc și să mă culc o dată eu soarele.

Dis-de-dimineață adunam peștii zburători, care, în timpul nopții, nevăzând vela, se izbeau de acest obstacol și cădeau pe tendă.

Începând din ziua a treia și până la sfârșitul călătoriei am avut în medie între, cinci și cincisprezece pești în fiecare dimineață.

Aleg doi dintre cei mai frumoși pentru micul dejun. După aceea, prind pește circa o oră, întrebuințându-i pe ceilalți drept momeală. De ajuns pentru a-mi procura hrana zilnică. Îmi împart provizia în două părți: una pentru prânz. Cealaltă pentru cină. De ce nu mi-am schimbat orele de masă? De ce așteptam, ca pe uscat, dimineața, mijlocul zilei și seara pentru a mânca? Întrucât schimbasem natura alimentației, am socotit că ar fi dăunător să intervin cu o nouă răsturnare a regimului alimentar prin schimbarea orelor de lucru ale stomacului. Acesta are obiceiul să secrete sucuri gastrice la orele obișnuite ale meselor, pentru a fi pregătit apoi să le asimileze. Ar fi fost, așadar, lipsit de sens să-l supun unei munci suplimentare.

După pescuit urma ora inspectării sistematice a bărcii; cea mai mică rosătură îmi putea fi fatală; era de ajuns ca o carte sau o scândurică să frece mai mult cauciucul în același loc pentru a-l găuri în câteva zile. Cei care îl vor vedea pe „L'Hérétique“ expus la Muzeul Marinei din Paris vor putea constata că, în ciuda tuturor precauțiilor mele, se vede în partea dreaptă o suprafață uzată: locul unde am stat rezemat cu spatele. Într-adevăr, după patruzeci și opt de ore, am crezut că înnebunesc când am constatat că simplul fapt de a mă rezema cu spatele de peretele de cauciuc luase pitura[104]. Eram deci nevoit să interpun între el și mine ceva care să suprime frecarea, căci după pitură venea rândul țesăturii și după aceea, adio impermeabilitate'! Pun urechea de-a lungul flancurilor bărcii și o ascult, ca să știu în ce loc ar putea fi vreo frecare, exact așa cum se ascultă o inimă pentru a vedea dacă nu există vreun „suflu" suspect. Ascultam, așadar, „suflul" bărcii mele, căutând astfel să constat în ce loc s-ar putea produce frecarea care i-ar fi fost fatală. Această inspecție, această palpare și această ascultare m-au ferit de adevărate catastrofe. O prevedere de acest fel trebuie să fie un imperativ categoric pentru toți naufragiații.

După aceea urmează o jumătate de oră de gimnastică, care mă ajută să-mi păstrez mlădierea mușchilor și a articulațiilor.

---

[104] Operația de vopsire a corpului unei nave, prin aplicarea unor straturi de vopsea anticorozivă; vopsea folosita pentru piturare. — N. R.

Pescuiesc, în sfârșit, două linguriță de cafea de plancton necesar pentru a putea lupta împotriva scorbutului – operație care îmi ia între zece și douăzeci de minute. Cum însă orice plasă lăsată la apă constituie o frână, mă aflam pus în fața unei dileme: sau culeg plancton puțin și înaintez repede, sau adun plancton mult, să mă hrănesc, dar stau pe loc. Am luat hotărârea ca atât timp cât va fi pește din belșug să nu iau plancton decât ca medicament (vitamina C).

La amiază vine ora determinării poziției. Ca să am un rezultat satisfăcător, cu o jumătate de oră mai înainte fac câteva observații de probă, căci barca mea are întotdeauna un joc foarte mare. Soarele se ridică treptat și iată-l acum la zenit: aceasta este amiaza.

În ciuda marilor dificultăți pricinuite de faptul că sunt prea puțin ridicat deasupra orizontului, am căpătat în scurt timp îndemânarea necesară în acest mic sport; cel mai mare pericol era acela de a nu lua drept linia orizontului creasta vreunui val. Valurile, erau peste măsură de mari, dar regulate, nefiind influențate de apropierea uscatului; descoperisem periodicitatea valurilor și știam că după al șaselea sau al șaptelea val mă găseam pe o creastă ridicată de unde dominam tot orizontul; cu ochiul la ocularul sextantului, număram, așadar, valurile fără să le privesc, iar la al șaptelea făceam „vizarea". În clipa aceea trebuia să operez în așa fel încât să coincidă marginea de jos a discului soarelui cu linia orizontului, sextantul descriind o mișcare de rotație pentru a reține soarele pe această tangentă. Interesant e faptul că, dacă la începutul navigației greșeam determinarea latitudinii cu zeci sau chiar mai multe mile, după vreo săptămână am învățat să fac calculele cu multă exactitate, cu o aproximație de cel mult o milă.

După-amiaza e timpul cel mai lung și mai neplăcut din întreaga zi: ore nesfârșite, fără niciun mijloc de a evita soarele nemilos.

Le dedic activității medicale și intelectuale. La ora 2 consult medical general: tensiune arterială, temperatură, starea pielii, a unghiilor, a părului, a mucoaselor. Observații meteorologice: temperatura apei, temperatura atmosferei, starea atmosferei. Urmează apoi examenul „subiectiv", psihic și moral, exerciții de memorie. În sfârșit, distracțiile: muzică, lectură, traduceri.

Când soarele trece în dosul velei, dându-mi astfel pace, fac rezumatul observațiilor zilnice: pescuitul din ziua respectivă, cantitatea și calitatea peștelui și felul în care l-am întrebuințat, recolta de plancton, natura, gustul și cantitatea lui. Felul păsărilor pe care le-am întâlnit.

La căderea nopții urinează, în sfârșit, odihna, îngăduindu-mi o oră sau două de radio, după masa de seară.

În tot cursul zilei sunt preocupat de același gând: să mă așez cât mai comod. Stau fie pe marginea bărcii, cu picioarele atârnând, cu riscul de a le simți grele și a avea crampe în glezne; fie pe fundul bărcii, cu spatele proptit în cârnatul de cauciuc, cu picioarele ridicate, dar în felul acesta mă dor, căci apasă pe rame, așa că sunt obligat să-mi schimb repede poziția; stau câteodată întins în barcă, dar pentru că am început să slăbesc, mă dor oasele și poziția devine în curând insuportabilă. Practic e cu neputință să stau în picioare; poziția cea mai apropiată de cea verticală

era cu genunchii pe jumătate îndoiți, rezemați de cilindrul de cauciuc, cu privirea întotdeauna la mare. Pe de altă parte, ca să fiu liniștit, am legat de centura mea o saulă lungă de douăzeci și cinci de metri, fixată de călcâiul arborelui[105]. Barca avea, desigur, o stabilitate desăvârșită, dar era de ajuns să-mi schimb locul pentru ca oscilația produsă să mă facă să-mi pierd echilibrul; trebuia să mă sprijin întotdeauna de ceva. Din fericire, n-am cunoscut nici tangajul și nici ruliul, ci doar o simplă oscilație. Cu toate acestea, aveam impresia că ar fi de ajuns un val pentru ca totul să se termine. În jurul meu talazuri uriașe se prăbușeau vuind ca niște tunete. Dacă unul singur s-ar fi năruit peste mine, ar fi pus capăt atât experienței cât și vieții mele.

În ziua de 28 octombrie notez:

Semn bun: nu am „halucinații gastronomice” și e cea mai bună dovadă că nu mi-e foame, căci foamea e mai întâi de toate o obsesie. De fapt, nu doresc nimic.

La 29 octombrie îmi dau seama pentru prima oară de tot tragicul situației în care mă găsesc. Ceea ce o deosebește de etapele precedente, în afara lungimii sale, e caracterul fatal al acestei traversări. E cu neputință să mă opresc, cu neputință să mă întorc, cu neputință să cer ajutor. Nu sunt decât un fir de praf în această imensă frământare. Fac parte dintr-o lume în care nu poți opera cu dimensiuni omenești. De multe ori mă trec fiorii; s-au scurs câteva zile fără să zăresc vreo navă. Ieri am văzut primul rechin. A trecut repede. Cât privește doradele, mi-au devenit de mult prietene. Când mă trezesc noaptea, sunt izbit de frumusețea acestor vietăți, care formează niște dâre paralele cu dârele lăsate de barca mea. Și pe care fosforescența mării le transformă în brazde luminoase.

O dată am cedat curiozității și m-am hotărât să văd cum reacționează peștii la lumina electrică. Am aprins lanterna și am îndreptat razele înspre adânc. Peștii s-au adunat îndată în jurul fasciculului de lumină. Le admiram mișcările suple, pe care le îndreptam în ce parte voiam. Deodată, o izbitură puternică mă obligă să mă prind de marginea bărcii. Chiar de sub mine își făcu apariția un rechin. Era enorm. Partea superioară a aripioarei caudale era cu mult mai mare decât cea inferioară. Se și întorsese pe spate ca să se arunce asupra mea. Toți dinții îi străluceau în lumina lanternei. Pântecele era alb. O dată, de două ori, dădu cu nasul în fundul bărcii. Voia oare s-o muște? Nu știu. Știam numai că atunci când rechinul se aruncă asupra victimei, se întoarce întotdeauna pe spate. Singurul lucru de care îmi amintesc cu certitudine e acela că m-am speriat strașnic: nu eram obișnuit cu asemenea maniere. În drumul de la Casablanca până la insulele Canare n-am văzut decât un singur rechin, care s-a ținut după mine pe o distanță respectabilă. Dar ăsta! S-a născut, pesemne, departe de orice țărm și de aceea se poartă atât de, nepoliticos.

Am stins imediat lanterna, nădăjduind că rechinul mă va lăsa în pace. Am auzit

---

[105] Baza arborelui, care este fixată în osatura ambarcației. — N.T.

însă multă vreme în jurul bărcii plesniturile cozii lui, asemănătoare loviturilor de bici, fiecare lovitură împroșcându-mă cu stropi din cap până-n picioare. Din când în când, zăream, între sclipirile fosforescente o pată albă – pântecele rechinului. Plictisit de nemișcarea mea. În cele din urmă rechinul mă părăsi. După cum se vede, a încercat totuși să se agațe de barcă. Dar e ca și cum ar fi încercat să muște o minge de fotbal! Știam că lucrul acesta nu-i va fi cu putință și, încet-încet, m-am liniștit. Doream cu toate acestea, din tot sufletul ca asemenea musafiri să mă scutească pe viitor de vizitele lor. În ceea ce mă privește, am jurat să nu mai luminez valurile oceanului.

Încurajat de lipsa oricărei nave în jurul meu și pentru a economisi pe de altă parte petrolul, am hotărât să desființez felinarul de noapte. Moralul e la fel de bun. Cu toate că încep să mă resimt de pe urma frigului nopților, a nemișcării și a umidității, care e într-adevăr îngrozitoare. Pe corp încep să-mi apară primele efecte ale experienței. Notez în jurnal:

Mi-a căzut unghia degetului mic de la piciorul drept; în plus, pe dosul mâinilor a apărut o erupție ciudată, datorită probabil apei sărate; mi-e foarte frică de o furunculoză, care ar însemna o durere îngrozitoare și pe care aș vrea să încerc să n-o îngrijesc, pentru a nu falsifica datele experienței. Am la bord antibiotice, dar, dacă mă servesc de ele, viitorii naufragiați îmi vor obiecta că ei n-au avut medicamente. Sunt hotărât să nu le folosesc decât în caz extrem.

Sub influența singurătății apăsătoare și a oboselii, în jurnal încep să apară însemnări în care fac comparații între situația mea de acum și viața normală dinainte.

Nu, e într-adevăr un preț prea ridicat pentru frumoasele zile pe care le-am petrecut pe uscat!

Dar continuu să fiu plin de optimism și fac socoteala că nu mi-au mai rămas de navigat decât douăzeci și cinci până la patru zeci de zile.

E amuzant (dar în acele clipe era mai degrabă tragic) să vezi că drumul pe hartă ia o înfățișare terestră; notez în jurnal:

Când voi fi atins 21° nord, o voi apuca la dreapta și voi lua 255 în loc de 231 (cifrele capătă aspectul unor șosele naționale și am într-adevăr impresia că la prima încrucișare voi coti la dreapta). Oceanul acesta fără margini e pentru mine dispus ca un oraș numai prin faptul că mă îndrept spre un punct fix.

Scriindu-mi jurnalul, am pierdut ora latitudinii. Destul de rău! O voi lua mâine căci am tot timpul. Pe drumul acesta Colurnb a făcut în același anotimp 22 de zile; socotesc că eu voi face 35 sau 40. Trebuie să învăț să trăiesc contemplativ și să vegetez, căci, de când stau să mă gândesc, totul mi se pare mai lung.

Îmi pun atunci întrebarea:

Ar fi oare mai ușor dacă n-aș fi singur? Cred că da! Jack, de ce nu ești aici? Oricum, nu servește la nimic să întorc lucrurile pe față și pe dos. Doamne, ce puternic e alizeul ăsta! Dacă vela va rezista, cu atât mai bine, voi ajunge repede,

dar sunt ud leoarcă.

Joi 30 mă cuprinde un adevărat acces de optimism. Scriu textual:

Încă douăzeci și trei de zile *(ceea ce ar însemna că o să ajung pe uscat cam pe la 23 noiembrie); adaug însă:* dacă totul merge bine.

Pe mulți îi va mira un astfel de optimism, iar unii vor spune chiar că asemenea note au apărut în jurnalul meu abia în urma călătoriei. Pe. Lângă aceasta, scepticii se, vor referi la faptul că eu însumi am prevăzut termene mult mai lungi pentru călătoria mea. Da, am fixat cel mai lung termen, dar am făcut-o pentru ca rudele si prietenii să fie cât mai puțin neliniștiți. Dacă aș fi afirmat că voi pluti 35 de zile, toți cunoscuții s-ar fi alarmat începând din a 20-a zi. Am fixat însă un termen de 60 de zile, putând astfel să nădăjduiesc că cel puțin 30 - 40 de zile nimeni nu se va alarma.

Ce zi frumoasă, liniștită și lipsită de evenimente; ca și noaptea! Mi-am visat discoteca. Un avion a trecut exact deasupra mea. Desigur că nu m-a văzut… Ca și înainte mi-e teamă până și de cea mai ușoară frecare.

Ultima frază e rezultatul întâmplării cu mica mea barcă solitară de salvare, pe care am legat-o de prova lui „L'Hérétique", pentru ca în caz de catastrofă s-o pot umfla repede și să-i dau drumul pe apă. Marginea de jos a velei o atingea puțin, și atingerea țesăturii în cursul unei singure nopți a ros în cauciuc o enormă gaură rotundă. Asta înseamnă că până și cel mai ușor obiect poate, în decursul unei singure nopți, să roadă de la un capăt la altul țesătura cauciucată a bărcii mele. A fost o lecție binevenită. Concluziile care decurgeau erau din cele mai puțin consolatoare. În primul rând, acum, în cazul unei nenorociri, nu mai aveam pe ce conta.

E adevărat că bărcuța despre care e vorba era atât de mică, încât e puțin probabil că m-ar fi putut salva. Era o bărcuță pneumatică obișnuită, calculată pentru un singur om și care se întrebuințează pentru ajutorarea celor care sunt în pericol de înec la apropierea țărmului. Nu cred că aș fi putut traversa Oceanul Atlantic cu ea.

Înainte puteam, cel puțin, s-o dau la apă și, înotând la remorca lui „L'Hérétique", să-mi fotografiez frumoasa mea barcă plutind sub vele în mijlocul Oceanului Atlantic. Acum însă eram lipsit de această plăcere. Ca urmare a împrejurărilor, situația mea devenea din ce în ce mai asemănătoare eu aceea a unui naufragiat adevărat. Ca oricare dintre aceștia, puteam acum să contez numai pe nava mea: era ultima și singura nădejde, ultima posibilitate de a trăi.

Atenție, atenție, mi se întâmplă prea des să număr zilele și lucrul acesta face ca timpul să pară mai lung. Pescuitul s-a redus în ceea ce privește numărul peștilor prinși. Dar sporește ca greutate; pot acum să-mi „beau" zilnic peștele făcând tăieturi în ei, fără să mai fie nevoie să-l presez, să-l tai bucățele, așa cum făceam înainte, bucățele pe care le puneam în cămașă ca să le storc după aceea. Ziua de joi 30 e într-adevăr minunată. Tânărul alizeu începe să îmbătrânească; a devenit acum o simplă briză prielnică, briză care împinge barca în direcția dorită. În clipa aceasta

mă aflu, aproximativ în timpul prevăzut, la 21° 28’ N.

Voi afla cu mult mai târziu că mă aflam în realitate cam pe longitudinea 18 sau 19. Îmi făceam socoteala pe atunci că-mi va mai rămâne să fac 35 spre vest și 4 la sud. Adică circa 1 800 sau 1 900 de mile, și-mi închipuiam că am parcurs aproximativ un sfert din drum. Se va vedea mai jos ce s-a petrecut în realitate.

Vineri 31 octombrie fac următoarea observație, în jurnalul meu de bord:

În timpul nopții, vântul de est a început, din fericire, să sufle, și acum înaintez din nou; un minunat *shearwater* zboară deasupra mea și încerc să-l prind, căci mi-amintesc cu jind de pasărea prinsă la aniversarea mea. Din păcate, acesta nu se lasă prins.

A fost o seară plină de farmec. Ieri am avut o muzică minunată: *Simfonia a 7-a de Schubert.*

Întreaga mea călătorie va sta sub semnul acestei simfonii. Curios, pentru că se cântă, în general, destul de rar și cu toate acestea, o voi auzi de șase ori în cursul celor șaizeci și cinci de zile petrecute pe mare.

Totuși sunt un optimist incorigibil. În aceeași zi notam: *Cu începere de sâmbătă 22 noiembrie am șansa să văd uscatul.* Într-adevăr, am văzut uscatul și am debarcat pe el, dar abia la 23 decembrie, adică cu o lună mai târziu. Cu toate acestea, primele îndoieli cu privire la navigația mea începeau să-și facă loc, deoarece la ora 4 scriam:

Hotărât lucru, navigația nu e o treabă ușoară. În special această faimoasă declinație, harta mea „rutieră” a Atlanticului nu o are. Problema care se pune este deci de a afla dacă urmez în realitate drumul pe care mi-l dă compasul și dacă mi-am deviat într-adevăr drumul spre vest, ori dacă nu cumva s-a mărit această variație vestică. În acest caz, sunt mai la sud decât credeam. Schimbarea latitudinii ar fi trebuit să mi-o spună, dar viteza e atât de greu de măsurat încât îmi e cu neputință să navighez cu adevărat pe bază de destinație. Contez pe 80 de mile zilnic *(voi afla mai târziu că era o estimare cu totul utopică),* dar trebuie să fac mai mult (curată utopic!). Totul e însă să rămân între 17° și 18° nord. Dacă drumul pe care-l urmez e bun, ar trebui să fiu la 20° 20’ nord. Ce minune e alizeul ăsta! Longitudinea aproximativă e de 26° 40’ *(de fapt o eroare, căci mă găseam în jurul lui 18°).* Adică mai am de mers încă 33° spre vest, circa 1 700 de mile; cu o viteză de 80 de mile pe zi. Înseamnă douăzeci și două sau douăzeci și trei de zile.

Și adaug: *Așa ar trebui să se desfășoare lucrurile dacă vântul continuă; de fapt, sunt un navigator tot atât de bun ca și Cristofor Columb.* O, singurătate! În ziua în care scriam cele de mai sus, începeai să mă îngrijorezi de-a binelea! Cunosc deosebirea dintre singurătate și izolare. Știu cum să ies din izolare în viața normală: ies foarte simplu pe ușă și cobor în stradă sau pun mâna pe telefon ca să aud vocea unui prieten. Izolarea nu există decât pentru cel care se izolează. Singurătatea însă, când e totală, te strivește… Vai de omul singur!… Am impresia că singurătatea mă învăluie din toate părțile, imensă și nemărginită ca oceanul, ca și când inima mea. Devenise deodată centrul acestui „nimic” care atunci mi se

părea.. Totul”. Singurătate… În ziua plecării din Las Palmas credeam că voi putea să-ți viu de hac, că-mi va fi de ajuns să mă obișnuiesc cu prezența ta în barcă. Am fost însă prea încrezător în puterile mele! În realitate, nu eu te-am adus cu mine pe ocean.

Am fi putut oare să te cuprindem pe tine eu sau barca mea? Ai venit singură și ai pus stăpânire pe mine! Nimic nu e în stare să frângă cercul singurătății. E mai greu de făcut aceasta decât să te apropii de orizont; din când în când încep să vorbesc tare, pentru a-mi auzi cel puțin propria-mi voce, ceea ce mă face să mă simt și mai singur, naufragiat în oceanul tăcerii.

Azi, 1 noiembrie, am ajuns la 20° nord și mă îndrept spre dreapta. Merg spre vest, foarte puțin spre sud. Voi încerca să parcurg câteva grade de longitudine; am schimbat murele, ceea ce înseamnă că vela mea a trecut din partea dreaptă în partea stângă și în mod normal ar trebui să rămân în această poziție până la sosire, fără să mă mai ating de ea.

Trebuie să spun că, de fapt, nu mai conduceam; fixasem rama în așa fel încât direcția ei era aceea a compasului, și nu mă atingeam de ea nici ziua nici noaptea.

Eram nevoit doar ca, din când în când, cam la fiecare două ore, să o mai mișc puțin, spre a îndrepta direcția. Noaptea dormeam într-o umezeală permanentă, chiar dacă în timpul zilei vremea fusese frumoasă. Dormeam astfel douăsprezece ore pe zi. Cum puteam dormi atât de mult în asemenea condiții? Mai întâi. Pentru că aveam încredere; știam acum că bărcuța mea va rezista valurilor care o asaltau din toate părțile; știam că dacă un val oricât de teribil s-ar prăbuși asupra ei, pericolul ar fi grav, dar barca nu se va răsturna. Făceam următorul raționament, poate cam simplist, dar cu atât mai încurajator: dacă nu mi s-a întâmplat nimic în cursul zilei, de ce m-aș teme în cursul nopții?

Trăgând până la bărbie pânza cauciucată ce-mi ținea loc de plapumă și lăsând fața afară, adormeam sub infinitatea de stele.

N-am văzut niciodată un asemenea cer înstelat ca pe ocean. Din când în când mă lumina lampa cerească a nopții: luna.

Alizeul bate regulat și liniștit. Nu îndrăznesc să citesc prea mult, de teamă că după consumarea bateriei, nu voi mai avea ce face ca să-mi treacă timpul; a și început să dea semne de oboseală. Cu excepția câtorva valuri care au invadat barca în ultimele zile, încep să fiu mai uscat. Profit de acest fapt pentru a reface în fiecare zi calculele, și de fiecare dată rezultatele optimiste par să-mi spună: pe la 23 vei fi pe uscat, pe la 23 vei fi pe uscat, pe la 23 vei fi pe uscat… Longitudinea apreciată de mine e de 27° 30’ vest; numărul păsărilor începe să se micșoreze simțitor, iar peștele scade puțin, îmi trebuie acum mai mult timp pentru pescuit, Cam două ore și jumătate. N-am întâlnit încă mănunchiuri de sargase; de fapt, voi trece spre sud, pentru a încerca să le evit. Bag de seamă că avansez în latitudine, căci postul de radio pe care-l aud acum cel mai bine e postul francez de la Dakar, și în longitudine, deoarece își fac apariția posturile americane. În eterul de

deasupra Oceanului Atlantic stăpânesc două națiuni: englezii (B.B.C.[106]) și rușii.

Ziua de duminică 2 noiembrie nu-mi va ieși ușor din minte, căci am făcut o mare imprudență. *Puteam oare să fac altfel?* notez eu în jurnal. Da, sigur că puteam!

De câteva zile sănătatea începe să nu-mi mai fie atât de bună. Schimbarea hranei și umezeala constantă mi-au provocat o erupție dureroasă pe tot corpul: niște coșuri mici. Nădăjduiam să evit zgârieturile cu ajutorul unei mici perne pneumatice din care n-aveam decât un singur exemplar. O mișcare greșită a făcut-o să dispară în mare, iar când am băgat de seamă era prea târziu, pentru că plutea la vreo câteva sute de metri depărtare. Am coborât vela și am aruncat ancora plutitoare. Fiind un bun înotător am ajuns-o în câteva clipe. M-a cuprins însă o adevărată groază când, voind să mă întorc la bord, am observat că ambarcația fuge înainte și mi-e cu neputință să micșorez distanța care ne despărțea. Ancora plutitoare, ca o parașută, se strânsese ca un steag. Deriva nu mai era frânată de nimic. De bună scamă că oboseala mă va cuprinde înainte de-a putea ajunge fugarul… în clipa aceea „L'Hérétique" era cât pe-aci să-și continue călătoria fără mine.

Când mă antrenam pentru traversarea Canalului Mânecii, în 1951, eram în bună condiție fizică și am putut înota douăzeci și una de ore. Cât aș fi putut rezista oare acum, slăbit cum eram de lipsa de hrană și de orice antrenament? Am dat îndată drumul pernei, lăsând-o în voia soartei, și am începui să înot craul din toate puterile. Cred că nici cu prilejul întrecerii de la Las Palmas cu dl. Boiteux-senior, n-am atins o viteză atât de mare! Am reușit mai întâi să micșorez distanța care mă despărțea de ambarcație, dar după aceea n-am izbutit decât să păstrez această distanță.

Deodată. „L'Hérétique" și-a încetinit mersul, l-am ajuns și m-am urcat gâfâind la bord. Parâmele ancorei plutitoare se desfăcuseră în mod inexplicabil. Eram sleit de puteri, moralicește și fizicește, și am jurat că va fi ultima baie din cursul acestei călătorii.

Raporturile cu vecinii mei marini încep să se organizeze. Sunt înconjurat de o familie care mi-a devenit curând simpatică. Ea se compune din cinci sau șase dorade și un petrel, care vine în fie care zi la ora patru să-mi facă o scurtă vizită. E o pasăre mică, neagră, cu pete albe pe coadă, mare cam cât o vrabie. Mă întreb cum a reușit să zboare la o distanță atât de mare pentru a-și căuta hrana în mijlocul oceanului. În fiecare zi vine pe la pupa; face patru pași mărunți, căci merge pe apă. Și dispare în clipa când soarele se șterge la orizont. Doradele sunt mult mai credincioase și stau lângă mine toate cele douăzeci și patru de ore ale zilei. Le recunosc de altminteri foarte bine: încercând în prima zi să le pescuiesc, le-am rănit, și rănile le sunt încă deschise. Cu acest prilej constat că la pești, ca și la oameni, rănile se cicatrizează greu în apa de mare. Una din doradele mele are o rană mare cât o monedă de cinci franci la partea posterioară a spatelui; o alta e

---

[106] Postul britanic de emisiuni radio. — N. T.

rănită sub înotătoarea laterală. Sunt vreo cinci sau șase, pe care le recunosc în același chip și cărora le dau în curând nume. Cea mai mare se cheamă Bora: ea mă urmează cu regularitate, luându-și însă toate măsurile să n-o mai pot atinge a doua oară, și rămâne pe aproape, aruncându-mi din când în când câte-o privire atunci când revine la adăpostul bărcii sau când se răstoarnă pe-o coastă pentru a privi în sus. Când vântul scade și merg mai încet, vin repede toate și izbesc cu coada în cârnatul de cauciuc, ca si cum m-ar întreba: ce fac de mă târăsc atât de greu? În fiecare zi vin altele noi, și pe acestea le pot pescui; îmi e de ajuns cârligul din os de pește pe care-l fixez de un fir sau de o sfoară, pun o nadă făcută din pești zburători, adunați în fiecare zi pe tendă, îl trec repede pe deasupra apei, ca și când ar fi un pește zburător care atinge suprafața înainte de a reîntra în apă; doradele se reped îndată asupra nadei, și hop! am prins una. Toate noile venite mă cunosc destul de bine, nici măcar nu se mai deranjează.

În noaptea de 3 noiembrie, în apă se vede ceva ca un foc de artificii și prind un pește oribil, cu înfățișare de șarpe, înarmat cu niște colți teribili, din care, noaptea, picură un venin albicios; lucru curios, cu toate că s-a zbătut mult când era în apă. De în dată ce a fost scos din elementul lui, pare mort și nu mai face nicio mișcare, cu toate că peștii se zbat, în general, mult timp după ce sunt prinși. Cred că explicația rezidă în faptul că era un animal de mare adâncime: cu doi ochi imenși în raport cu capul și niște colți enormi; nu l-am recunoscut și-mi era cu totul străin; dat fiind culoarea sa arămie și aspectul veninos al balelor pe care le răspândește pe sacul de culcare în care și-a înfipt colții, îl iau cu grijă de coadă și-l arunc în apă.

Am aflat mai târziu că era vorba de *gempylus,* acest macrou-șarpe, care atacase sacul de culcare al unuia din membrii echipajului lui „Kon-Tiki"; putem presupune că acest animal e atras în special de sacii de culcare, căci și al meu a fost mușcat în timpul nopții. Pe viitor mă voi folosi de sac cu precauție, căci îmi aduc aminte cu groază de otrăvurile organice pe care le întrebuințează indienii din America de Sud pentru a-și otrăvi săgețile.

În aceeași zi, la ora 11, o navă îmi taie drumul la vreo zece mile. Nu mă vede.

Vai de tine, naufragiatule cu adevărat! Nu te bizui decât pe tine spre a-ți salva viața! Mă aflam între navă și soare, dar nu m-a văzut. Cu toate acestea, s-a oprit vreo zece minute pentru a-și face longitudinea. Ce păcat! Ai mei ar fi putut să fie liniștiți. Nava se îndrepta spre nord-est, probabil din America spre Azore[107].

Dacă aș fi știut în clipa aceea ce-mi rezervă viitorul! Un nou element greșit intră în calculele mele: tabelele nautice dau ora apusului soarelui pentru latitudinea mea și longitudinea zero. În mod normal, trebuie să am un decalaj de patru minute la fiecare grad. La fel se petrec lucrurile și pentru ora răsăritului și apusului lunii. Așa încât dacă longitudinea calculată de mine nu corespunde de loc cu longitudinea dată de ora culminației soarelui și de ora apusului soarelui, ea coincide exact eu

---

[107] Arhipelag portughez în Oceanul Atlantic. — N. R.

ora indicată pentru apusul lunii. Nu-mi dau de fel seama ce înseamnă toate acestea. Mai târziu, un ofițer din marina de război mi-a dat explicația: era vorba, de fapt, de un fenomen de refracție.

Încep să-mi petrec timpul cu diverse jocuri mărunte, îndeosebi cu jocuri mnemotehnice. Nu mi-au plăcut niciodată calculele, dar acum mă îndeletnicesc cu socoteli extrem de mărunte pentru a afla o medie, împart în minte cele 2 700 de mile ce mai am de parcurs prin numărul milelor pe care le parcurg în fiecare zi. Ca să aflu numărul zilelor ce-mi mai rămân de mers și reiau de șase, șapte, opt sau nouă ori această socoteală, obținând de fiecare dată altă medie.

Se mai adaugă la aceste necazuri felurite temeri superstițioase care încep să mă stăpânească și care fac parte din cortegiul obișnuit al singurătății. Dacă nu-mi găsesc pipa în clipa în care o caut, văd în aceasta un semn rău. Păpușa ce mi-a fost dăruită de niște prieteni la plecarea din Canare e pentru mine aproape o ființă vie. O privesc și-i vorbesc din când în când, la început prin monosilabe, apoi încep să-i vorbesc cu glas tare, povestindu-i cu voce tare ceea ce voi face în clipa următoare. Nu aștept niciun răspuns, nu e încă un dialog, așa cum va fi mai târziu; deocamdată e numai nevoia de a-mi afirma existența, de-a spune ceva. Va începe să-mi răspundă mai târziu. Nu mai puțin amuzantă e cealaltă prejudecată, cu chibriturile. Mai am câteva țigări; din când în când fumez, și am hotărât că fiecare chibrit înseamnă o zi: câte chibrituri în plus voi consuma ca să aprind țigara, tot atâtea zile va trebui să plutesc peste termenul fixat. Plecam de la presupunerea că, în cel mai bun caz, voi atinge uscatul la 23 noiembrie. Mai departe socoteala era următoarea: dacă aprind țigara de la primul chibrit, înseamnă că ajung pe uscat la 23, dacă o aprind de la al doilea, la 24, și așa mai departe. Nu e greu de presupus unde mă putea duce această socoteală.

Încep să-mi cunosc foarte bine barca atunci când merge cu viteză normală și pot chiar, când vântul e potrivit, să estimez viteza măsurând tensiunea scotei asupra velei.

Vântul, care slăbise de două zile, a revenit din nou cu putere; circa 4 noduri. Perfect! Dacă merge tot așa. În douăzeci de zile…

Marți 4 noiembrie. Luna îmi dă o diferență de 9° față de soare și de 3° față de estima mea. Nu mai înțeleg nimic; aparatul de radio începe să nu mai funcționeze. Nu-l mai pun decât câteva ore seara, când se aude cel mai bine. Continuu cu estima mea, luând luna ca un optimum. Ieri, drum bun spre vest, mă aflu la 18° 58' nord; acum cinci luni eram lângă Minorca, unde urma să facem a doua zi prima noastră etapă. Cât drum am parcurs de atunci! Ora 18. N-am pescuit nimic toată ziua. Lucrul mă înfurie, cu atât mai mult cu cât sunt înconjurat de pești-piloți[108]. În sfirșit la ora 19 îmi pescuiesc cina. Noaptea asta nu voi flămânzi. În jurul meu

---

[108] Pești acantopteri din familia scomberidelor răspândiți cam în toate mările; ei îi însoțesc pe rechini (Naucrates ductor). — N. T.

zburdă marsuini și un minunat goeland[109] alb. Vreme ideală. Vântul potrivit îi permite lui „L'Hérétique" să înainteze cu maximum de viteză care nu lasă valurile să se reverse. Numai de-ar ține!

Urina e perfect normală.

Compar situația actuală cu ultima săptămână petrecută pe uscat. Ce contrast amar! Dacă aș fi știut că va veni vremea când voi regreta și ziua de azi!

Totul s-a dovedit cu mult mai greu și, în special, de mult mai lungă durată decât crezusem. Ce să-i faci?

În mod normal, peste douăsprezece zile ar trebui să schimb harta și s-o iau pe cea specială, pentru Marea Antilelor; mi-ar mai rămâne atunci de parcurs 600 de mile. Casablanca-Las Palmas, nu altceva! De mult am încetat să mai aprind noaptea un felinar. Poate din această pricină n-am mai avut prilejul să dau vreo veste despre mine, și lucrul acesta începe să mă apese, căci nu mai pot citi; înainte de a pleca, fusesem nevoit să rezolv vechea problemă: dacă ai fi izolat câteva luni, ce cărți ați lua? Dozând genurile, luasem un Moliere și un Rabelais – opere complete, un Cervantes, teatrul lui Eschil în două limbi, Spinoza și extrase din Montaigne, iar ca ediții muzicale, cele două *Pasiuni* ale lui Bach și *Quartetele* lui Beethoven.

Cât despre un abordaj[110], mărturisesc că nu cred în această posibilitate; marea e pustie, pustie cât vezi cu ochii. Pe la 50° voi pune un felinar, adică peste vreo douăsprezece zile *(sic),* afară de cazul când circulația nu se intensifică mai înainte.

Miercuri 5 noiembrie. Încă un semn! încep să mă gândesc serios la toate miercurile din călătoria mea.

Ziua a optsprezecea. E de mirare ce importanță capătă această miercuri! Cred că nu e așa de simplu. M-am convins definitiv că voi atinge uscatul tot într-o zi de miercuri. Judecați singuri!

Miercuri 11 iunie – prima oprire la Ciudadela.
Miercuri 18 iunie – „naufragiu" și întoarcere la Ciudadela.
Miercuri 9 iulie – debarcarea în insula Ibiza.
Miercuri 16 iulie – sosirea în portul Ibiza.
Miercuri 23 iulie – sosirea în portul Motril.
Miercuri 13 august – plecarea din Tanger. Rămân singur.
Miercuri 20 august – sosirea la Casablanca.
Miercuri 3 septembrie – sosirea în insulele Canare.
Miercuri 10 septembrie – știrea că s-a născut Natalie.
Miercuri 24 septembrie – sosirea la Casablanca.
Miercuri 1 octombrie – mi se dăruiește aparatul de radio.

Și, în sfârșit,

---

[109] Nume dat pescărușilor mari de ocean (Lotus maritimus). — N.T.

[110] Coliziune, ciocnire între două nave.

Miercuri 5 noiembrie – mă aflu la jumătatea drumului între Casablanca și Antile.

Rechinii vin deseori să mă viziteze, dar m-am obișnuit cu prezența lor și am cel mai adânc dispreț pentru ei. Ce sperioși, ce fricoși! E de ajuns să le dai o lovitură ușoară peste nas și o iau la fugă. Iată cum se petrec lucrurile: un rechin se apropie și dă cu botul undeva în barca mea; iau atunci rama și-l croiesc peste cap; o șterge îndată cât poate de repede și, fără să mai aștepte urmarea, se afundă în adâncuri. Doradele mele trebuie să facă mare haz căci, oricum, când se apropie un rechin de mărimea aceasta, ele preferă să se țină prudent la o parte. Doradele trebuie să fi căpătat o mare stimă pentru mine de vreme ce sunt din ce în ce mai numeroase în jurul lui „L'Hérétique". Trebuie să spun că doradele mi-au rămas credincioase până la urmă. Peștii-piloți însă m-au abandonat când m-am înlâlnit cu „Arakaka". În fond, s-au dovedit niște lași, niște oportuniști, care merg cu acela pe care-l socotesc mai puternic.

Miercuri 5 noiembrie a avut loc un spectacol feeric. Am înlâlnit mai multe stoluri de pești zburători. De cele mai multe ori, treceau deasupra valurilor ca niște planoare, dar când erau atacați de doradele mele, își reluau avântul, din când în când, pe creasta câte unui val, și în timp ce coada le atingea suprafața, dădeau din aripi ca să-și ia zborul, avântându-se din nou împotriva vântului și înșelându-și în felul acesta agresorii.

Doradele sunt însă foarte îndemânatice: cu aripioara dorsală la suprafața apei, ele pândesc aproape întotdeauna peștii zburători în clipa când aceștia recad în apă: ei cred că găsesc apa liberă, dar găsesc o gură larg deschisă.

Astăzi însă, spectacolul e cu lotul feeric: bancuri enorme de pești zburători sunt atacate de o bandă de *shearwater-i.* Mă întreb cum era cu putință ca la o distanță atât de mare de coastă, să se afle unsprezece *shearwater-i* în jurul meu (mă găseam foarte aproape de insulele Capului Verde, dar nu știam acest lucru).

*

Toate ar fi bune dacă n-ar fi coșurile. Nu cumva începe furunculoza? În afară de asta, mi s-au mărit ganglionii. Încolo, sunt plin de speranță. Peste patru zile voi putea să notez.

E posibil ca săptămâna viitoare… Dar, ce să mai vorbim: am scăpat destul de ieftin! încep totuși să mă urmărească gânduri despre mâncare. Când voi ajunge pe uscat, îmi voi dărui un adevărat ospăț de fructe. M-am săturat de pești și păsări.

Cu privire la păsări, vreau să fac o mică observație. Naufragiatului i se spune: „Dacă vezi păsări în număr mare, înseamnă că uscatul e pe aproape".

În cazul de față era adevărat: uscatul se afla la vreo șaizeci de mile. Numai că mi-era cu neputință să-l ating, căci atât vântul cât și curentul îmi erau potrivnice. Tot naufragiatului i se mai spune: „Pământul e în direcția în care zboară păsările".

Ele zburau însa spre vest, unde uscatul se afla cam la 1 500 de mile și nu spre sud-est, unde se aflau insulele Capului Verde. De ce să dai speranțe care, de fapt, nu ne slujesc decât ca să murim, căci se mistuie ca niște miraje?

În jurnalul meu stă scris:

E cald: o halbă de bere ar fi strașnică acum! Ce mă face să sufăr mai mult e

lipsa de apă dulce.

M-am săturat să tot mănânc pește și, mai mult decât atât, să-l și beau. Repede altceva! Măcar de-ar ploua! Soarele e deseori acoperit. Marea e și mai des întărâtată. Dar, cu toate acestea, nu plouă și nici n-a plouat vreodată până acum. Când va ploua oare?

De fapt nu mi-e sete, am numai poftă de lucruri bune, ca acel om care se săturase de macaroane și dorea să mănince pui. Nevoia de apă dulce mai mult mă obsedează decât mă face să sufăr.

*

În noaptea de joi 6 noiembrie sunt atacat de un rechin. E un rechin deosebit de îndârjit: probabil că a mai mâncat carne de om. În timp ce izbește cu furie în barcă, îmi fixez cuțitul de ramă. Sunt gata de apărare și când se întoarce pe spate, ca să mă atace pieziș, îi înfig arma în corp și-i spintec pântecele de la coadă până aproape de gură. Marea capătă o culoare negricioasă și văd doradele cum se năpustesc asupra celui rănit și-i foarfecă măruntaiele. Aceste animale de treabă sunt foarte vorace. Iată că i s-a întâmplat și vânătorului o dată să fie mâncat de vânat!

Barca prilejuiește probabil o companie foarte originală și folositoare, căci sunt înconjurat acum de un adevărat aquarium; în viața mea n-am văzut atâția pești, nici în aquarium-ul de la Monaco. Ce mutră ar face cei care mi-au prezis că nu voi putea pescui nimic!

Din păcate, regimul de pește începe să aibă efect asupra stomacului meu; scaunele devin dese și lichide. Apa de mare n-are însă niciun amestec în toată treaba asta. De câteva zile nu mai beau decât apă dulce.

După un timp mă apuc din nou să scriu, când, deodată, apare un alt rechin, de data aceasta ceva mai mare: între patru și cinci metri. În speranța că voi reuși, în sfârșit, să fotografiez ceva, pun mâna pe aparatul de filmat. Ce mai sperietoare vine asupra mea!

Are un aspect înfiorător! Bot turtit, gură mare și o înfățișare într-adevăr feroce. Îmi pregătesc dispozitivul de alarmă, închizând despărțiturile etanșe ale flotoarelor. Trebuie să fiu gata pentru orice eventualitate, căci dacă ar găuri un compartiment, mi-ar rămâne totuși încă patru. Aceste animale însă, întotdeauna lașe, sunt mult mai puțin agresive ziua decât noaptea. Cel de astăzi, după ce a adulmecat rama-cârmă, se retrage la oarecare distanță și se mărginește să-mi dea câteva târcoale.

Mă gândesc la mica mea ședință de înot din ajun și-mi vine să-mi trag palme; s-ar fi putut termina urât dacă m-ar fi atacat vreun rechin de mărimea acestuia!

În timpul nopții se mai aude câte ceva la radio, dar din ce în ce mai slab, ca o adiere. Sunt nevoit să-mi lipesc urechea de aparat. Mi-e absolut imposibil să păstrez ora spre a-mi putea determina poziția. Nu știu să mă folosesc de steaua polară și, pe de altă parte, oglinzile sextantului sunt atât de mult atacate de apa mării, încât steaua polară nu mai e destul de luminoasă ca să-mi mai poată fi de folos. Am pierdut orice legătură cu uscatul, nu mai am nici măcar știrile și se șterge până și amintirea vocii omenești. N-a mai rămas decât o singură voce, nu mai e

decât o prezență: a mea. Nu mai sunt decât un animal ca toate animalele care mă înconjură. Senzațiile și reacțiile mele vor fi din ce în ce mai mult ca ale lor. Mâncăm același lucru, căutăm și eu și ei pești zburători. Petrelul vine în fiecare zi, cu cea mai mare regularitate la întâlnirea de la ora 4. Doradele sunt protejatele mele. Suferim la fel, din pricina aceluiași soare. Se adăpostesc la umbra bărcii mele, așa cum fac și eu după-amiaza, adăpostindu-mă la umbra velei. La fel ca pentru pești, valurile au devenit și pentru mine un mediu obișnuit, tot atât de obișnuit ca o alee sau ca traversarea unei străzi pentru un om oarecare de pe uscat.

Când mă gândesc că sunt oameni pe uscat care dau importanță îmbrăcămintei… când mă gândesc că sunt oameni care duc o viață regulată… spre deosebire de mine, care trăiesc acum de pe o zi pe alta, sunt călăuzit de soare, m-am reîntors la viața primitivă.

Mă cuprinde emoția când recitesc jurnalul din zilele când începusem să-mi pierd puterile, căci bag de seamă cum mi se schimbă scrisul cu fiecare zi. Singurătatea se arată din ce în ce mai dureroasă, și jurnalul ajunsese singurul meu interlocutor; în timp ce la început scriam o pagină, o pagină și jumătate, acum umplu în fiecare zi între două și trei pagini și jumătate. Mi-e teamă că n-o să-mi ajungă hârtia.

Vineri 7 noiembrie. Chibriturile din Canare refuză cu îndârjire să se aprindă. Din fericire, am câteva cutii de chibrituri marocane care sunt bune; chiar înmuiate în apa de mare, dacă le usuci după aceea la soare, tot se aprind: trebuie însă să le cruț.

Noapte liniștită, vânt bun și regulat; am dormit bine. Stând de veghe ca să apuc răsăritul lunii, am impresia că marea e un monstru bizar, formidabil, în înțelesul etimologic al cuvântului. Am impresia că la picioarele mele se află un sistem tot atât de radical diferit de cel al nostru ca acela al unei alte planete.

Ici-colo, în adâncuri, se zăresc lumini, semne ale unei vieți care nu poate fi decât bănuită, dar care pare intensă; sunt ca niște fulgere prelungite într-un cer de furtună. Toți peștii din jur s-au apucat să sară în toate părțile, actori muți ai unei drame tainice despre care n-avem habar, deoarece pelicula asta subțire, care se numește suprafață, ne desparte de o viață care scapă simțurilor noastre.

Ziua a douăzeci și una. Umezind dimineața flotorul cu apă, am descoperit o slabă pierdere de aer: s-a formal o găurică mititică.

Am petic, dar soluția de lipit nu prinde. Am fost nevoit să fac uz de clei fiziologic, dar trec peste amănunte. De fapt, amănuntele se pot duce la naiba, numai peticul să țină!

Dimineața am pescuit bine; în zori și în amurg prind toi ce poftesc. Ah, experții! Îmi pun de altminteri o întrebare: cum poți să fii expert într-un domeniu care, n-a fost niciodată cercetat!

Au apărut, în sfârșit, norii. Ce bine! Poți să te dezbraci până la piele. Și să stai la umbră. Profit de ocazie ca să examinez locurile unde pielea e iritată, iritație provocată, pesemne, de transpirație. Din fericire, extremitățile n-au fost atinse și toate funcțiunile fiziologice sunt normale. Am o barbă înfricoșătoare.

Ginette dragă, dac-ai ști ce mult doresc ca toate acestea să se termine cât mai

repede! La orizont, ca și până acum, nicio navă.

Citesc pasajul despre Espadon din *Petite Encyclopédie de la péche*[111]*:* "Adversar de temut, de care le e frică cetaceelor: se slujește de arma sa ca de o coasă, nu împungând cu ea, așa cum se crede; când e cuprins însă de furie, o furie pe cât de oarbă pe atât de greu de înțeles, atacă ambarcațiile; în cazul acesta se slujește de arma sa țintind cu vârful înainte ca o torpilă". Foarte puțin liniștitor! Să nădăjduim că șansa de a-l întâlni e redusă.

Cred că am un compas care minte: țin capul între 290° și 280°, iar el arată ceva mai puțin de 260°. Lucrul acesta ar fi fost posibil numai dacă aș fi parcurs o distanță mai mare decât presupuneam. De altminteri, nu te poți de fel bizui pe el. Voi naviga în acest fel până la 17° latitudine nordică (acum mă găsesc la 17° 30')
și după aceea voi încerca să mă mențin pe această paralelă. Nu-mi surâde de loc eventualitatea de a-mi termina călătoria în „zona calmurilor ecuatoriale", undeva la vreo sută de mile de coastă!

Curios mai e și acest ocean! De obicei își rostogolește încet și într-un ritm egal valurile puternice, care se aseamănă unul cu altul. Apoi, dintr-o dală, fără vreo cauză aparentă, fără vreo intensificare simțitoare a vântului, valurile sunt sparte de o bulă dezordonată și violentă. E un lucru interesant, dar nu prea plăcut.

Doradele îmi urmează ca și înainte barca și nu mă pot plânge că nu prind pește de ajuns.

Un lucru însă nu-mi place: prea încet trece timpul. Lăsând la o parte toate îndoielile, îmi fixez, definitiv și irevocabil, ultimul termen. Trebuie să ajung pe uscat în timp de o săptămână, între 23 și 30 noiembrie. Nici nu vreau să mă gândesc că s-ar putea întâmpla să petrec pe ocean măcar o zi din decembrie.

Sâmbătă 8 noiembrie. Însemn la deșteptare: *stol mare de păsări.* Și mă aflu totuși la 1 000 de mile de uscatul cel mai apropiat. Foarte mulți pești zburători de mărimea unei sardele aterizează pe barca mea. Ce buni ar fi prăjiți! Până una alta, nu sunt răi nici cruzi. Parcă ai mânca pastă de pește. Iubitele mele dorade nu mă mai părăsesc, în special Dora, care este, enormă și care nu vrea de loc să se lase prinsă.

E o zi plină de soare… Nopțile sunt răcoroase și foarte plăcute. Aparatul de radio se aude foarte slab. Îl ascult cam zece minute în fiecare seară, de ajuns pentru a afla că a fost o furtună la Boulogne și Dunkerque. Biata Ginette, cât trebuie să se fi frământat!

Doresc atât de mult ca totul să se sfârșească, mai mult pentru ea decât pentru mine! Tare aș vrea să nu mai pierd în latitudine.

Vai, era ultima dată când mai puteam asculta radio! Cu începere de astăzi, el va fi mut pentru mine. Mă aflu acum la 17° 14', adică la nord de Guadelupa, între Antigua și Barbados. După aceea notez: în fiecare zi abia aștept să se facă noapte,

---

[111] Mica enciclopedie a pescuitului. — N. T.

mai întâi pentru că a mai trecut o zi, apoi pentru că adorm: în sfârșit, pentru că nu mai văd nimic care să mă îngrijoreze..

Felul acesta de pasivitate e caracteristic pentru omul care, a fost mult timp singur; el sfârșește prin a nu mai domina evenimentele, ci se supune lor, întrebându-se ce i se mai poate întâmpla. Așa stând lucrurile, orice zi în care nu mi se întâmplă ceva e o zi bună.

Am fost urmărit astăzi de un fel de cârnat verde, lung de doi-trei metri și cu un diametru de douăzeci de centimetri. Nu era o algă, căci se mișca, ba chiar cu multă vioiciune; n-am nici cel mai mic chef să fac baie.

*

La 9 noiembrie, vântul, care a fost mereu puternic, devine mai violent.

Lucrul acesta e cât se poate de bine venit, căci fac acum cinci noduri; numai de-ar ține vela mea cea cârpită!

Noaptea asta am fost udat din plin, dar dacă țin mereu vela înălțată, nu risc oare să plătesc scump această sporire a vitezei printr-o imobilizare forțată?

Azi e a patra duminică pe mare, socotind și ziua în care am plecat; nădăjduiesc că nu mai am decât două duminici de petrecut pe apă; începând de mâine, însă, poate că voi putea spune: „săptămâna viitoare“.

În noaptea de 9 spre 10 noiembrie, și apoi în cursul zilei de 10, am avut parte de un vânt puternic. El îmi grăbește mersul, dar sunt mereu urmărit de teama să nu-mi văd vela sfâșiată. Azi se împlinesc opt zile de când n-am mai văzut nicio navă. Am prins pentru prima dată un adevărat pește zburător de mari proporții, care e cam cât o scrumbie măricică; e delicios.

Mâine îmi va fi foarte greu să iau latitudinea, căci cerul e foarte înnourat.

Temuta primejdie, care mă amenință într-una, se ivește din nou: un val umple pe jumătate barca. Puțin a lipsit să n-o răstoarne. Dacă acest accident s-ar produce, cred că moartea ar fi sigură.

Acum pot să recunosc: pentru cazul în care mi s-ar fi întâmplat o asemenea catastrofă, aveam în buzunarul cămășii o doză serioasă de otravă. Dacă s-ar fi produs ireparabilul, ce rost ar fi avut să-mi sleiesc puterile bălăcindu-mă în zadar, timp de treizeci de ore îngrozitoare? N-aș fi avut nici cea mai mică speranță de salvare. N-ar fi fost deci mai bine să mă afund dintr-o dată în somnul cel veșnic?

Contrar celor ce s-ar putea crede, mi-e din ce în ce mai frică, cu toate că au trecut douăzeci de zile, e un lucru îngrozitor să fie de ajuns un val, unul singur, pentru ca totul să se isprăvească.

Faptul că nu s-a întâmplat nimic grav timp de douăzeci de zile nu schimbă cu nimic situația. Sunt în permanență la discreția unui val, până în ultima zi! Dacă faptul se va petrece peste zece zile, mă voi afla în drumul navelor, dar acum nu e nicio speranță.

ÎNTRE DOUĂ APE

11 noiembrie. Știu bine că naufragiatul, când vede, în sfârșit uscatul, strigă:

„Pământ! Pământ!”. În ziua de 11 noiembrie eram gata să strig: „Ploaie! Ploaie!“

Băgasem de seamă de mai multă vreme că la suprafața mării domnea un calm ciudat, întocmai ca atunci când filezi[112] ulei, și mă trezii exclamând deodată: „Vine ploaia!”

M-am dezbrăcat cu mult timp înainte, ca să-mi pot spăla, în sfârșit, corpul de toată sarea care-l acoperea; m-am așezat pe marginea bărcii, am întins tenda pe genunchi, am luat între picioare un scaun mare de cauciuc, care se putea umfla și care putea să-mi slujească drept rezervor pentru vreo șaptezeci de litri, și m-am pus pe așteptat. Sosirea ploii era vestită de zgomotul pe care-l făcea. Auzeam din depărtare un fel de pârâit, ca atunci când pui sare pe foc: era zgomotul picăturilor de ploaie care cădeau în mare. Am urmărit aproape douăzeci de minute apropierea acestei mane cerești. Valurile încetară să se mai spargă, turtite de apa căzută din cer. În clipa când norul ajunse deasupra mea, vântul începu să sufle cu putere. Norul înainta încet, împins de sorbul înalt, învârtejit, format de acest mic ciclon. Până la urmă se porni și ploaia, o adevărată ploaie tropicală ce mă udă din cap până-n picioare și care umplu repede tenda. Care se încovoia între genunchii mei sub greutatea apei. Gustai prima apă. Ce oroare! O aruncai înapoi în mare, căci era plină de sarea de pe tendă. După ce-am spălat tenda. Lichidul, chiar dacă mirosea îngrozitor a cauciuc, mi s-a părut un dar divin. Mi-am spălat corpul cu voluptate. Ploaia tropicală a fost de scurtă durată, dar peste măsură de bogată; ea mi-a îngăduit nu numai să beau în ziua aceea, dar să și pun la o parte vreo cincisprezece litri de apă în rezervorul meu de cauciuc. De acum încolo aveam sub cap o pernă care foșnea: rezerva mea de apă, care avea să-mi dea în toate nopțile sentimentul că viața mea de a doua zi e asigurată. Chiar dacă n-aș fi avut ce să mănânc, chiar dacă n-aș fi pescuit nimic, aveam acum ce să beau.

Trecuseră douăzeci și una de zile fără să beau nicio altă picătură de apă dulce decât aceea stoarsă din pești. Era, așadar, o certitudine că timp de douăzeci-douăzeci și una de zile (și chiar mai mult, căci puteam continua), naufragiații pot trăi fără apă dulce.

Eram în stare perfect normală. Ca să fiu sincer, îmi plăcea gustul apei dulci. Starea pielii mele era minunată, cu toate că sarea îmi provocase o oarecare iritație. Mucoasele au rămas tot timpul umede, urina normală atât cantitativ cât și ca miros și culoare.

Împrejurările aveau să-mi cruțe însă greaua încercare de a fi nevoit să reîncep cu băutul acestui suc fad de pește: cu începere din ziua aceea și până la sfârșit aveam să am destul din această apă căzută din cer ca să beau după pofta inimii. Mi-a fost de multe ori teamă să nu mi se termine provizia, dar ploaia a revenit la timp.

Zadarnic am încercat să-mi spăl de sare veșmintele și lucrurile de dormit; din

---

[112] A fila – a lăsa să curgă. — N. T.

păcate, a trebuit să rămân până la urmă „omul de apă sărată", cum spun polinezienii, căci sarea, această sare blestemată, m-a urmărit până-n ultima zi a călătoriei.

Ziua aceasta avea să-mi aducă o bucurie, dar și o spaimă. Bucuria a fost aceea de a întâlni o nouă specie de pasăre, o pasăre foarte nostimă, pe care englezii o numesc *white tailed Tropic bird*[113] ceea ce s-ar putea traduce, cuvânt cu cuvânt, „coada albă a tropicelor", și pe care francezii o numesc „pai-în-coadă", Închipuiți-vă un fel de porumbel alb cu ciocul negru, având coada prelungită cu un penaj. Cu un aer obraznic, ea se slujește de acest penaj ca de o cârmă de adâncime. Mă repezii la *Raft Book*[114]*,* cartea pentru naufragiați pe care o aveam cu mine, și citii că întâlnirea cu această pasăre nu însemna neapărat că te afli în apropierea uscatului; cum însă pasărea nu putea veni decât de pe coasta americană, căci e cu totul necunoscută pe vechiul continent, apariția ei era un semn bun. Aveam pentru prima dată certitudinea că întâlnesc o pasăre de pe continentul către care mă îndreptam.

Pe la două după-amiază fui cuprins de o groază nebună. În timp ce citeam liniștit din Eschil, simții o izbitură puternică în rama-cârmă.

„Iar un rechin", îmi zisei în gând și mă întorsei. Când colo, ce-mi văd ochii: un pește-spadă. Imens, lung de 6 metri, care mă privea fioros. Mă urmărea înfuriat, cu aripa dorsală zbârlită: se lovise de rama-cârmă pe când se rotea în jurul bărcii. Mi-am dat seama că e un războinic. Dacă n-aș reuși decât să-l rănesc, s-ar da înapoi, s-ar întoarce apoi să mă atace și asta ar însemna sfârșitul lui „L'Hérétique"! Mai mult, pe când îmi pregăteam harponul, din pricina grabei, am făcut o mișcare greșită și l-am scăpat în apă. Era ultimul. Iată-mă, așadar, dezarmat! Înfigindu-mi cuțitul de buzunar în pușca submarină, îmi făcui o baionetă improvizată, fiind hotărât să-mi vând scump pielea dacă atacul ar avea loc.

Spaima aceasta, greu de indurat, avea să țină douăsprezece ore. Când s-a întunecat, poziția peștelui-spadă îmi era dată de fulgerările luminoase lăsate în drumul său și de zgomotul pe care-l făcea înotătoarea sa dorsală când spinteca valurile. S-a lovit de mai multe ori cu spinarea de fundul bărcii, dar părea că se teme totuși de mine. N-a cutezat să mă atace. Se repezea spre mine, dar, în clipa când trebuia să mă atingă, devia brusc. Am băgat de seamă că-i era frică… Poate tot atât de mult cât și mie.

Orice vietate are un mijloc de apărare și ceea ce-l sperie pe atacant e faptul că nu-l cunoaște. Fulgerele din drumul său au dispărut pe la miezul nopții, dar pot să afirm că am avut o noapte albă.

În aceeași zi am avut o întâlnire care părea să-mi aducă o știre de pe uscatul îndepărtat: am zărit un glob mic de sticlă, din aceea pe care le folosesc pescarii

---

113 Pasărea tropicelor cu coada albă, pasăre palmipedă din familia phaetontidelor trăind în mările calde. — N. T.

114 Cartea plutei – N. T.

drept plute pentru plase. Era acoperit în întregime cu scoici și cu raci mărunți. Fără îndoială că fusese mult timp purtat de valuri până să-l întâlnesc, dar era totuși un mesaj al oamenilor.

Să fi fost oare din pricina emoțiilor și a oboselii? Cert e că am fost mahmur până la sfârșitul acestei zile de 11 noiembrie. În timpul nopții ploaia a fost atât de puternică, încât mi s-a părut că, după ce ani suferit crunt de lipsa de apă dulce, acum aveam să am prea multă, și atunci am notat:

Ar fi într-adevăr un lucru paradoxal să te îneci în apă dulce. E ceea ce mi se va întâmpla însă, dacă va continua să plouă cum a plouat… Am apă pentru cel puțin o lună. Ce averse, doamne! Pe deasupra, o mare dezlănțuită! Dimineața, un soare palid, dar ploaia continua.

Am văzul prima „algă de sargase". Cel puțin așa am crezut la început. Am constatat însă că în realitate, era o minunată meduză[115] cu desene albastre și violete, numită „navă-de-război-portughezâ"[116]. Tentaculele ei trădătoare pot provoca o îndelungă și foarte periculoasă iritație, ajungând până la ulcerare.

După câteva nopți de insomnie și de veghe silită, mi-am dat seama cât de important e să dormi bine.

Patruzeci și opt de ore fără somn, și iată-mă posomorât; încep să mă resimt grozav de pe urma tuturor acestor încercări. Pe de altă parte, regiunea e bântuită de toni și de espadoni; îi văd sărind în toate părțile în jurul meu.

Păsările, tonii, treacă-meargă, dar espadonii nu-mi plac de loc.

De fapt, înaintez bine, dar aș primi cu plăcere, să fac în plus cinci sau șase zile, numai să am puțină liniște, ca să mă pot odihni.

Nimic nu e mai impresionant ca această mare ca plumbul, cu valuri furioase.

De fapt, în jurul meu marea pare să fie învesmântată în doliu: e neagră, neagră ca cerneala, întreruptă din loc în loc de câte o creastă albă pe care fosforescența planctonului o face să lucească în beznă. Pare o rochie de seară, presărată din loc în loc cu flori albe: doliul japonezelor. Nu se mai vede nicio stea. Cerul, care e atât de jos de parcă ar vrea să mă strivească, nu se mai vede de loc. Înțeleg acum foarte bine sensul expresiei „vreme apăsătoare"; am într-adevăr senzația că mă apasă pe umeri.

În ziua de 12 noiembrie, la ora 17, notez:

Plouă, plouă într-una. M-am săturat! Mă întreb totuși dacă nu mă aflu mai aproape de uscat decât mi-o spune estimația, căci numărul păsărilor crește mereu; în jurul meu se rotesc vreo zece, și în cartea cu păsări pe care o posed stă scris că, dacă vezi mai mult de șase, înseamnă că te afli la circa 100—200 de mile de uscat.

---

[115] Celenterat din clasa hidromeduzelor, cu corp gelatinos și filamente urticante, răspândit în toate mările.

[116] Nava-de-război-portugheză (Physalia physalis) este un sifonofor din clasa hidrozoarelor. — .V. T.

Nici nu bănuiesc că m-am îndepărtat doar cu 100 de mile de Insulele Capului Verde.

În noaptea de 12 sau 13 noiembrie mă vizitează un rechin (cel puțin așa cred eu că e un rechin). Cum să știu dacă e un rechin sau un espadon? Sunt foarte liniștit când întâlnesc ziua un rechin: îi dau peste nas cu tradiționala lovitură de ramă, după care o ia a sănătoasa. Noaptea însă mă tem ca nu cumva vreunul din acești pești afurisiți să mă străpungă cu spada lui. Așa că mi-e teamă să intervin; sunt nevoit să rămân în espectativă până reușesc să-l identific pe nepoftit și stau de veghe așteptând să se depărteze. S-a lua liniștea mea din noaptea aceea! Deseori rechini și alte animale se distrează, fără teamă de pedeapsă, jucându-se cu barca mea de parcă ar fi o minge, fără ca eu să am cutezanța de a interveni.

Ploaia torențială nu mai contenește. Sub acest potop sunt nevoit să-mi întind complet tenda deasupra capului și apa se adună. Peste câtva timp ea riscă să-mi distrugă adăpostul, forțând cu putere montanții tendei… Sunt nevoit s-o arunc peste bord. Puțini pot să-și dea seama ce durere sfâșietoare încearcă un naufragiat nevoit să-și azvârle rezerva de apă dulce. Practic, somnul nu mai e acum posibil. Și nu numai din pricina rechinilor și a peștilor spadă. Apa curge șiroaie. Cu greu își poate cineva închipui cât de sâcâitoare e această apă care cade pe tendă și se vâră peste tot, până în cele mai mici găuri.

Puțin câte puțin, în mintea mea își face loc credința nelămurită în dușmănia unora dintre lucrurile neînsufletite. Când voiam, de pildă, să determin poziția, după ce măsurăm înălțimea, mă așezam și începeam să fac calculele cu creionul lângă mine. Era de ajuns să mă întorc câteva clipe pentru ca el să dispară. Eram acum amenințat de mania persecuției, în timp ce înainte, în asemenea cazuri, primeam râzând toate aceste mici contrarietăți, amintindu-mi, de pildă, de povestea parâmei și a ceainicului din *Trei oameni într-o barcă*[117].

Vineri 14 noiembrie. Am suferit în ultimele patruzeci și opt de ore mai mult decât în tot restul călătoriei. Pielea mi s-a acoperit de niște bubulițe, limba mi-e încărcată. Toate astea nu-mi plac de loc. Furtuna a fost puternică, dar n-a ținut mult. Am fost nevoit să arunc pentru câteva ore ancora plutitoare, dar la ora nouă și jumătate am înălțat din nou vela. Ploaia torențială continuă și totul de pe mine e ud leoarcă. Moralul mi-e ridicat, însă veșnica umezeală îmi provoacă o oboseală fizică. Soarele lipsește și nimic nu se usucă. Singura consolare e faptul că nu stau pe loc.

Păcat că nu pot determina latitudinea; nu se văd nici stelele, nici soarele, iar la orizont se profilează ploaia următoare, lua-o-ar naiba!.

A ieșit soarele! Vântul s-a potolit. Oceanul e aproape liniștit. Ce era însă ieri? Se spune că „după ploaie vine vreme bună“. Cu câtă nerăbdare o aștept!

În timpul nopții un val uriaș mă saltă de la pupa și purtându-mă cu o viteză uluitoare, inundă barca aproape în întregime; dintr-o lovitură, sfarmă rama-cârmă.

---

[117] Roman umoristic de scriitorul englez Jerome K. Jerome. — N.T.

Barca se pune numaidecât de travers la val, iar vela începe să se zbată violent, cu un zgomot sinistru, trăgând cu putere de cusăturile locului în care a fost reparată. Mă reped la prova pentru a coborî vela, dar greutatea mea, apăsând brusc pe tendă, îi provoacă o gaură mare. Era o ruptură cu neputință de reparat, care se producea tocmai în clipa când urma să fac față asaltului valurilor. Dau la apă cele două ancore plutitoare. Cuminte, ascultător, „L'Hérétique" se întoarce cu spatele în direcția obișnuită și se așează cu fața spre forțele inamice, care îl atacau fără încetare. Sunt acum sleit fizicește și, cu orice risc, mă hotărăsc să-mi acord câteva clipe de odihnă absolut necesare. Închid așadar ermetic tenda și mă hotărăsc să dorm douăzeci și patru de ore, oricare ar fi evoluția vremii și violența elementelor naturii.

Rafalele au ținut vreo zece ore, în cursul cărora coaja mea de nucă s-a comportat minunat, dar pericolul cel mare încă nu trecuse.

El nu se ivi decât în clipa când vântul, domolindu-se, lăsă marea sleită de puteri. Când vântul și marea își desfășoară împreună forțele, valul e ținut ca într-o mână de fier și nu cade, dar în clipa când e lăsat în voia lui, se pare că-și potolește mult mai greu mânia: se sparge cu toată greutatea, nimicind totul în cale.

Sâmbătâ 15 noiembrie, ora 13,30. Profit de ploaie pentru a mai scrie puțin. Nu-mi mai rămân decât două rame-cârmă: să nădăjduim că vor ține. De ieri seară, de la ora 10, plouă torențial. Niciun pic de soare. Sunt ud leoarcă. Totul e înmuiat în apă și mi-e cu neputință să usuc ceva; sacul meu de culcare seamănă cu o compresă. Îmi e cu neputință să-mi determin poziția; astă-noapte a fost o vreme atât de rea, încât m-am întrebat o clipă dacă nu cumva mă aflu în zona calmurilor ecuatoriale; din fericire, vântul care bate e alizeul; merg bine, uneori prea repede; n-o fi oare prea primejdios pentru velă? Când se va lumina oare?

Astăzi azurul a făcut o încercare, însă numai la apus, iar vântul bate de la răsărit. În sfârșit, poate mâine! Mă mai așteaptă o noapte veselă! Pe la ora 7 dimineața a trecut un avion deasupra mea, destul de jos; am încercat să-i semnalez prezența, dar în zadar: n-a funcționat lampa; iată, de la 3 noiembrie, primul semn de viață omenească. Să nădăjduim că-i vor urma și altele. Apusul e acum limpezit de nori. Mă întreb cum.

În cursul acelei zile s-a desfășurat o adevărată bătălie cosmică între forțele binelui și ale răului din natură, pe care am numit-o lupta între albastru și negru. Ea a început în vest printr-un punct albastru, care era, vorba cântecului, mare cât un chipiu de jandarm, și nu-mi închipuiam de fapt, să aibă vreo urmare. Norii negri, de un negru-închis ca cerneala și fără nicio spărtură, păreau că-și dau seama de forța lor și pornesc în linie să se bată cu acest biet petic de azur. Albastrul însă s-a întins lateral, și în câteva ore se puteau vedea izolat puncte mici de albastru, care păreau că vor fi înghițite de această gigantică pată de cerneală ce continua să înainteze, dar, dacă negrul proceda prin împingeri masive, albastrul opera prin infiltrare și, treptat-treptat, negrul a dispărut și timpul frumos a ieșit învingător pe la ora 4 după-amiază. *Dumnezeule, cât de bun e soarele! Sunt plin de coșuri, dar soarele strălucește și asta-i principalul.* În realitate, aveam să trăiesc partea cea mai

anevoioasă a întregii mele călătorii.

Trei zile n-a fost soare și nu mai știu unde mă găsesc. Iată de ce la 16 noiembrie, duminică, când am luat sextantul în mâini, m-a cuprins emoția. Minune! Nu coborâsem de loc; mă găseam pe aceeași latitudine, trecând mai la nord de Guadelupa, și anume la 16° 59'.

„L'Hérétique" avea aspectul unui adevărat câmp de bătălie. Pălăria îmi fusese smulsă de furtună și nu mai aveam, ca să mă apăr de soarele tropical, decât o ușoară bonetă de pânză îmbibată de ulei, impermeabilă, cu totul nepotrivită pentru un astfel de climat. Tenda era sfâșiată în două locuri, dar barca – în sine nu suferise. În schimb, totul era complet îmbibat de apă sărată.

După câteva zile însorite, încă mai simțeam în timpul nopții că toate veșmintele mele călduroase și lucrurile de dormit sunt jilave. Până la sosire va trebui să-mi petrec nopțile într-un așternut umed.

O întâmplare neplăcută mi-a arătat că trebuia să fiu mai atent ca niciodată.

În timpul furtunii m-am hotărât să închid partea dinspre pupa, ca să pun stavilă valurilor care în fiecare clipă puteau să inunde șubreda mea ambarcație.

Am luat o bucată mare de pânză cauciucată, am legat-o bine de capetele flotoarelor și am strâns-o puternic. Acest dispozitiv împiedica crestele valurilor să se ridice până lângă tabloul din pupa. După ce furtuna s-a potolit, m-am gândit că n-ar fi de prisos să las instalația în același loc. În noaptea următoare am fost trezit de un zgomot nemaiauzit și am sărit imediat afară din sacul de dormit. Apărătoarea de la pupa nu mai exista: fusese smulsă cu totul. Un animal, pe care nu l-am văzut niciodată, atras probabil de culoarea de un galben-aprins a pânzei cauciucate, care atârna între flotoare, sărind din apă, a apucat-o și a smuls-o. Operația a fost atât de bine executată, încât n-am putut descoperi nicio urmă.

Personal n-am avut de suferit mai puțin decât nava mea; slăbisem mult și pierdusem din forțe. Întocmai ca după foametea din Marea Mediterană, fiecare mișcare mă obosea enorm. Mai serioasă era însă starea pielii. Tot corpul mi s-a acoperit treptat de niște bubulițe, care în câteva zile s-au mărit binișor. Trăiam sub spaima furunculozei, care, ținând seama de condițiile speciale de viață pe care le aveam, ar fi fost o adevărată catastrofă. Boala m-ar fi secătuit definitiv. În afară de aceasta, n-aș fi putut nici să stau jos, nici să mă culc. Pentru a lupta împotriva acestei nenorociri, nu dispuneam decât de o alifie mercuro-cromată, care-mi dădea o înfățișare însângerată și tragică. Durerea era mai pronunțată noaptea și, prin atingerea cu rufăria, devenea insuportabilă. Cea mai mică rană făcea puroi, de aceea dezinfectam cu grijă fiecare zgârietură. Unghiile de la mâini crescuseră adânc în carne și sub multe dintre ele se formaseră pungulițe de puroi, care-mi provocau niște chinuri de neîndurat; eram silit să le deschid fără niciun fel de anestezie.

As fi putut, desigur, să mă folosesc de penicilina pe care o aveam, dar, în interesul experienței mele, mă sileam să nu fac uz de medicamente, atâta timp cât mă mai ajutau puterile. Pielea de pe picioare începuse să se desprindă bucățele-bucățele. În trei zile mi-au căzut unghiile la patru degete de la picioare. Mi-ar fi fost

imposibil să stau, fără podea de lemn. De aceea socot că o asemenea podea nu trebuie să lipsească din nicio ambarcație de salvare. Fără aceasta, s-ar fi putut ivi o cangrenă sau, în orice caz, aș fi avut tulburări arteriale.

Am scăpat însă numai cu unele tulburări locale. Tensiunea a rămas normală. La fel și transpirația.

Iată, așadar, naufragiatule, că nu trebuie niciodată să te lași pradă deznădejdii. Trebuie să știi că, atunci când ți se pare că ai ajuns la capătul suferinței omenești, intervin fapte care pot schimba întreaga situație. Nu te grăbi însă nici să nădăjduiești prea mult: nu uita că atunci când unele încercări par de neîndurat se pot ivi altele care să șteargă amintirea celor dintâi. Când te dor dinții, durerea aceasta ți se pare grozavă și dorești să te vezi scăpat de ea, chiar cu prețul unei groaznice dureri de urechi.

Când te încearcă, însă, durerea de urechi, durerea de dinți ți se pare o amintire plăcută. Orice senzație vei avea, fie ea cea mai rea sau cea mai hună, nu-ți pot da decât un sfat: să nu-ți pierzi cumpătul.

Chinurile provocate de vremea rea erau, fără îndoială, îngrozitoare. Cu toate acestea, viitorul, care mi-a apărut trandafiriu în momentul când s-a ivit soarele, s-a dovedit a fi cu mult mai greu.

La 16 noiembrie, după douăzeci și nouă de zile de navigație, aveam toate motivele să fiu optimist. Sănătatea mi-era, desigur, într-o stare mult mai proastă decât la plecare, în schimb, din punct de vedere al navigației, trecusem de partea cea mai grea a drumului, Până acum trebuia să merg sub un unghi față de direcția vântului; de aici încolo, direcția mea era exact în patul lui. Aveam apă dulce pentru cel puțin o lună de zile. Peștele, a cărui cantitate, din momentul plecării, creștea din ce în ce, arăta față de mine o deosebită slăbiciune. Veteranii, răniți de mine încă din primele zile și pe care amara experiență îi învățase minte, se țineau prudenți deoparte. Dimineața se ridicau la suprafață, apoi, după ce-mi aranjau priviri neîncrezătoare, se afundau din nou. Apărând la oarecare depărtare și înotând paralel cu mine. Prezența lor îmi devenea din ce în ce mai dragă. Mai întâi, erau vechi cunoștințe, dar mai important era că, după exemplul lor, veneau și alți pești. Liniștiți de înfățișarea confraților lor vicleni, noii-veniți se învârteau în jurul meu în bancuri și pescuiam din ei cât pofteam.

„Specialiștii” mă sfătuiseră să amenajez pe fundul bărcii un bazin pentru pești. E limpede acum cât de „practic" a fost acest sfat; bazinul nu-mi era de nicio trebuință, întrucât “cămara” de provizii venea singură după mine. Și asta încă nu e totul. Credincioșii mei tovarăși de drum, care mă înconjurau, îmi goneau direct în barcă peștii zburători. Ferindu-se de dorade, peștii zburători săreau din apă și, lovindu-se de velă, cădeau în barcă. În fiecare dimineață adunam între cinci și zece bucăți.

Bineînțeles că lucrul acesta nu se petrecea ziua, pentru că m-ar fi văzut. Dar la fiecare cinci minute, o întreagă escadrilă de pești zburători, chiar și două, își luau zborul deasupra valurilor oceanului. O priveliște minunată o ofereau doradele urmărindu-și prada deasupra valurilor oceanului. Câtă dibăcie și îndemânare!

Urmărind zborul peștilor zburători, ele apar cu gura larg deschisă chiar în locul unde cad aceștia. E adevărat că unii, mai experimentați, reușesc să schimbe curba zborului: sărind din val în val, izbutesc în felul acesta să-i înșele pe urmăritori.

*

După ce a trecut furtuna, m-am legat cu o parâmă și am coborât în apă pentru a inspecta carena bărcii. Aproape tot ce reparasem la Las Palmas fusese din nou stricat de valuri. Soluția de lipit se desprinsese în unele locuri și peticele de cauciuc atârnau în fâșii lamentabile. În cusăturile bărcii se cuibăriseră o mulțime de răcușori.

Dintre toți inginerii Companiei „Rubber Life Boat“[118] cu care am avut de-a face, numai unul dintre ei, specialist în dirijabile și constructorul-șef al bărcii mele pneumatice, domnul Debroutelle, mă prevenise că micii locuitori maritimi se vor instala pe „L'Hérétique.“ Cel mai mult mă neliniștea cusăturile pereților etanși ai compartimentelor cu aer. Camerele înseși nu puteau lăsa apa să pătrundă, dar în cusături, în ciuda faptului că erau prevăzute cu o bandă suplimentară de cauciuc, puteau pătrunde, raci mici și scoici care crescând, ar fi dezlipit aceste benzi apărătoare prin presiunea corpului lor.

La Tanger m-am convins prima oară că, și atunci când nava se găsește ancorată într-un golf adânc, fundul ei se acoperă cu scoici mărunte, iar renumitele cusături sunt locul de predilecție al acestora. Cusăturile uneau tabloul de la pupa de podeaua de cauciuc, și aceasta de camerele flotoarelor.

În drumul de la Casablanca la Canare, marea adâncime și viteza curentului au împiedicat depozitarea paraziților, dar în timpul staționării la Las Palmas algele marine și scoicile au acoperit fundul bărcii cu un strai gros. Curățind acest strat, am constatat alarmat că benzile de proiecție se umflaseră în unele locuri. Umflăturile amenințau să crească de-a lungul întregii cusături. În ele se cuibăriseră temeinic scoicile. Atunci am dat dispoziții să fie din nou impregnate cusăturile.

Revizia carenei, făcută după furtună, a arătat că în special aceste benzi duble au rezistat mai puțin furtunii. Câtă vreme însă nu puteam să repar în apă fundul bărcii, nu-mi rămânea decât să mă încred în experiența și știința domnului Debroutelle.

LONGITUDINEA?

Duminică 16 noiembrie. S-au împlinit patru săptămâni de când am plecat, o lună întreagă; pentru prima oară însă, de patru zile, am putut să iau latitudinea; mi-era puțin teamă; dar nu, am rămas pe paralela 17° (mai exact 16° 59'). E minunat: voi acosta între Guadelupa, Montserrat și Antigua. Cât privește data sosirii, ea trebuie situată între sâmbătă 22 și sâmbătă 29 noiembrie; cam acestea sunt cele două

---

[118] Societatea pentru bărci de salvare din cauciuc. — N. T.

limite extreme, afară doar dacă nu intervine ceva neprevăzut.

În noaptea asta barca a suferit din nou o izbitură puternică. Nu știu exact ce-a fost, dar bucățile de cauciuc pe care le legam de barcă pentru a împiedica pătrunderea stropilor înăuntru erau rupte. Ce fel de musafir mă vizitase oare? Soare bun. Foarte cald, mulți stropi de val.

Ora 16. Atenție! Alt pește-spadă! E însă unul mai mic. S-a mărginit, de altfel, să-mi dea ocol o dată și apoi a șters-o, dar treaba asta nu-mi place.

Luni 17 noiembrie. Vântul bate acum bine, înaintez rapid. Am intrat în zile rele, nu mai știu dacă estima e bună sau rea. De-aș întâlni o navă, ca să-mi pot verifica poziția! În principiu, au mai rămas de parcurs 500 de mile. Cerul e la fel de nehotărât. Oricum, numai să înaintez. Teoretic ar trebui să văd uscatul peste șase zile. Sunt obosit și aș da mult să am: 1- o baie caldă; 2- încălțăminte etanșă; 3- un pat uscat; 4'-un pui fript: 5- o sticlă de bere.

Ce fericire că există pești zburători! Nu îndrăznesc să mă apuc de pescuit căci mi-e teamă să nu dau peste peștele-spadă. Din aceeași pricină serile mă străduiesc să aprind felinarul cât mai târziu; peștele-spadă nu mi se pare mai puțin periculos decât un abordaj.

Oceanul e liniștit. Mi-e mai frică acum decât mi-a fost la început.

Un fapt interesant: marea zbuciumată nu e prea periculoasă; e mult mai primejdioasă când vântul nu influențează mișcarea. Presimt că mă așteaptă încă o noapte rea.

Marți 18 noiembrie. Moralul e azi mai ridicat, dar timpul trece totuși greu; încep să-mi pun problema acostării; dacă-mi păstrez latitudinea, pot acosta fie la Port-Louis sau la Pointe-à-Pitre (Guadelupa). Toate porturile sunt apărate de vânt[119] așadar va fi greu să ajung la ele, dar, dacă nu voi putea acosta la Pointe-à-Pitre, voi întra în Marea Antilelor. Dacă sunt la nord de 16° 30', voi încerca coasta de nord, dacă nu, La Désirade sau Marie-Galante. Ar fi nemaipomenit de trist să am un accident la acostare, ar fi atât de stupid încât nu-mi vine să cred, dar să nu vindem încă pielea ursului din pădure!

Azi voi încerca să trimit o scrisoare; să vedem ce va ieși din asta.

Miercuri 19 noiembrie. În timp ce calculam latitudinea, m-a cuprins emoția: m-am văzut purtat cu 20 de mile mai la sud decât ieri. Verificând, am constatat că săvârșisem o greșeală de citire.

Uf! După observația de la amiază, încep ceasurile nesfârșite ale după-amiezii. Ceea ce pescuiesc în fiecare dimineață îmi e de ajuns și n-am nimic de făcut decât presupuneri cu privire la șansele pe care le am de a ajunge în cutare sau cutare zi; timpul trece greu. Soare cald, totuși vreme nesigură; am, din fericire, observațiunile mele medicale și cărțile mele de citit. Azi-dimineață s-a pornit iarăși ploaia.

Joi 20 noiembrie. Drumul meu o ia spre vest pe 16° 48' și mă duce drept între

---

[119] Alizeul suflă în Antile dinspre est. Coasta de vest este, așadar, ferită de vânt. — N. T.

Guadelupa și Antigua. Dacă continuă tot așa, voi încerca să ajung la Guadelupa, teritoriu francez. Am avut una din cele mai bune nopți de când călătoresc; păsări multe.

Încă un fapt care mă face să mă gândesc că mă apropii de uscat: schimbarea vântului. Vântul începe să sufle la ora 8. Suflă până la 11,30, apoi scade și începe din nou să sufle la ora 15. Se aseamănă foarte mult cu regimul vânturilor de coastă.

„Ține-te bine, Alain“ – îmi repet într-una. Poate că mai ai de trecut încă opt zile grele. Jur că până atunci n-o să mă las cuprins de desperare. Biata Ginette, cât de alarmată trebuie să fie! E una din cauzele pentru care doresc să ajung cât mai repede la țărm.

Vineri 21 noiembrie. Hotărât lucru, cu cât trece vremea, cu atât mă îndoiesc mai mult de exactitatea estimei și totuși așa trebuie să fie! Nicio navă, dar nu trebuie să uit că, mergând spre Canare, n-am văzut decât două, la câteva mile doar de uscat. În ceea ce privește păsările, un lucru interesant: nu le mai văd decât dimineața, plecând spre răsărit; se duc și se întorc, probabil de pe uscat, ceea ce e un semn bun. Timpul e variabil, dar destul de frumos.

Vânt inegal. Nu mai am răbdare să ajung. Noaptea aprind lumina de drum și peștii zburători cad ca ploaia în barca mea. Trebuie să sosesc între două sâmbete, 22 și 29 noiembrie. Mai curând luni, marți, sau miercuri. Latitudinea rămâne ca înainte, 16° 48’.

Sâmbătă 22 noiembrie. Vânt foarte slab, înaintez ca o broască țestoasă: în felul acesta, îmi vor mai trebui încă cel puțin opt zile. După cum mă așteptam, zilele acestea sunt greu de suportat: fără să vreau, scrutez orizontul și e de neînchipuit câți nori pot să semene cu uscatul! Știu însă că nu pot vedea uscatul înainte de luni. De l-aș vedea, de l-aș vedea o dată, chiar de ar fi să rămân apoi încă opt zile în vederea lui! Păsările din insule se înmulțesc; dacă ar însemna lucrul acesta ceva! Nicio navă la orizont. Dă, doamne, puțin vânt!

Ora 13. — Zăpușeală. Mă gândesc la biata mea Ginette care trăiește într-o spaimă continuă. „Draga mea, încă patru sau cinci zile zbuciumate și totul se va sfârși”.

De ar sufla alizeul!

Ora 17,30. Dacă vântul se va menține tot atât de slab, nu voi vedea uscatul decât peste vreo zece zile.

Duminică 23 noiembrie. A șasea duminică pe mare: cred că va fi ultima. Vântul s-a pornit din nou și bate cu regularitate; dacă continuă tot așa, voi sosi marți sau miercuri, dar nu știu unde, căci urc spre nord. Întâlnesc pești curioși care seamănă cu balistele[120], însă care au două aripioare ca rechinii: încerc să prind unul dar în zadar; m-am cam săturat de peștii zburători.

Ora 17. — Spre sud-est de mine se coace una din furtunile astea mici. Curioase locuri, unde nimic nu este de mijloc: sau un soare radios, fără un pic de nor, sau,

---

[120] Pești din familia balistidelor, răspândiți în mările tropicale. — N. T.

dimpotrivă, vreme foarte rea. Furtuna se apropie. Ce am să mă fac? Nu sunt îngrijorat însă peste măsură, chiar de ar fi vorba de un uragan. Nu pot să fiu prea departe. Azi dimineața am văzut trei „pai-în-coadă" laolaltă și cartea mea pentru naufragiați spune: „Trei «pai-în-coadă» laolaltă, te afli la maximum 80 de mile". Mai mult, tocmai când furtuna se ivește dinspre sud, trece în zbor deasupra mea o fregată[121]. În aceeași carte se afirmă: „Fregata nu rămâne niciodată noaptea pe mare; ea nu se găsește niciodată la mai mult de 100 de mile de coastă; una dintre ele a fost întâlnită, în mod excepțional, la 300 de mile de insula cea mai apropiată".

Iar la ora 2 după-amiază, la foarte, mică distanță de mine, a zburat o pasăre dintr-o specie care nu se depărtează de uscat eu mai mult de 90 de mile. Toate acestea arată că nu sunt departe de țintă.

Cu mult înainte de clipa când în depărtare s-au ivit primele semne ale furtunii, am simțit o oarecare neliniște. „Neliniște" nu e de fapt cuvântul potrivit. Era mai degrabă un fel de panică, dorința de a mă ascunde, de a mă salva, de a fugi, unde? nu-mi dădeam seama nici eu, numai să fug, să fug cât mai departe.

În zilele acelea am dus o viață atât de asemănătoare, cu aceea a păsărilor și a peștilor, încât eram mânat de un instinct aproape tot atât de dezvoltat. Deschizând filele *Instrucțiunilar nautice,* am început să recitesc partea privitoare la cicloane. Cerul era roz, cu sclipiri aurii și numai la orizont se zăreau câteva pete negre. M-am uitat cu toată atenția, dar n-am putut descoperi nimic deosebit de alarmant. Totuși senzația că din clipă în clipă se va întâmpla ceva nu mă părăsea. Și cât de mult voiam să mă ascund undeva de catastrofa care se apropia.

Mai târziu, pe insula Barbados, am aflat că unele nave ce se găseau la câteva sute de mile spre nord de mine au nimerit și ele în zona ciclonului și că marinarii de pe aceste nave au încercat exact același sentiment ca și mine. Probabil că între oamenii mării există o puternică legătură invizibilă.

Cât vedeai cu ochii, de la stânga la dreapta, în spatele meu, o dâră ca de cerneală trasă cu linia împiedica vederea soarelui.

Vremea s-a răcit treptat și negreala părea să cuprindă din nou întreg cerul, ca o perdea de fier. Înainte de sosirea norilor, n-am simțit nici cea mai mică intensificare a vântului. Marea a rămas liniștită și credeam că voi putea să-mi păstrez vela pentru a face față furtunii ce se apropia. A început însă zgomotul caracteristic, pe care-l cunoșteam bine, un zgomot de pârâială ca de mitralieră: sub nor ploua torențial, cu un zgomot ca al unui milion de fructe de pin care ar arde într-un incendiu. Până la urmă, uraganul se năpusti asupra mea și, lucru curios, pe care l-am mai semnalat, sub el mocnea un vânt cu care n-avea nimic comun și care începu să sufle cu putere; eram hotărât să înaintez cu orice preț și, pentru a-mi păstra cât mai mult vela, am strâns scota în jurul pumnului, cu riscul să-i dau drumul

---

[121] Pasăre de mare palmipedă din familia pelecanidelor (Alagen aquilus) cu aripi imense și foarte mare putere de zbor. —N.T.

de îndată ce aș fi băgat de seamă că vântul devine prea violent. În clipa aceea se făcu deodată noapte în plină zi și, în mijlocul sclipirilor ce le făceau picăturile de apă la suprafață, vela mea începu să pârâie; a fost teribil, dar a ținut puțin. Timp de o oră, cu scota înfășurată de mână, am gonit prin mijlocul elementelor naturii dezlănțuite. După o oră. Furtuna trecuse de mine, dar saula îmi umpluse de sânge încheietura mâinii. Vântul încetă fără nicio tranziție, iar îndată ce marginea norului se depărta, el se potoli cu totul și, pentru prima dată de la plecarea mea din Canare, vela începu să fluture, apoi să fâlfâie lipsită de viață. Crezusem până atunci că am trecut ce-a fost mai greu, adică o perioadă îndelungată de timp rău, o lună nesfârșită de vânt prea puternic și de umezeală; trebuia însă să mă mai întâmpine și dușmanul cel mare al velierelor din trecut: întram într-o lungă perioadă de calm. Cred că jurnalul meu exprimă mai bine decât orice comentariu strângerea de inimă pe care avea să mi-o dea treptat această situație deznădăjduită.

Luni 24 noiembrie. Se adeverește că nu trebuie să vinzi pielea ursului din pădure: furtuna a făcut ca vântul să se rotească drept dinspre sud și cum, cu deriva mea, îmi e foarte greu să mă menținla 320° după compas, mă duce mult mai spre nord; mi-e tare teamă să nu fiu luat de Gulf Stream și dus spre nord *(să nu se uite că pe atunci mă credeam ajuns la joncțiunea curentului ecuatorial de nord cu Gulf Streamul).* În cazul acesta mi-ar trebui încă cel puțin o lună de zile. Dacă trec la nord de 23°/24°, risc să și îngheț, căci vremea începe să se răcească. E iarnă. De-aș întâlni măcar o navă! Trebuie să se schimbe vântul. Și când te gândești că sunt la circa 90 de mile de La Désirade! Lucruri de felul acesta nu mi se întâmplă decât mie. Alizeul nu mai e acolo unde ar trebui să fie. Mi-e teamă, o teamă îngrozitoare, ca lucrul acesta să nu țină zile întregi. Ah, eram atât de aproape!

Ora 15. Mereu aceeași situație atmosferică, dar moralul e ceva mai ridicat; într-adevăr *Instrucțiunile nautice* spun că întâmplările de acest fel nu sunt decât episodice și că alizeul revine foarte repede. Lucrul acesta mă întârzie însă foarte mult, căci acum Guadelupa e la 100 de mile depărtare: cred că s-a terminal, uscatul cel mai apropiat e Barbuda[122], la 120 de mile depărtare, apoi Puerto-Rico, la 400 de mile. În sfârșit, încă o săptămână încheiată, dacă vântul se întoarce, iar dacă nu, încă șase luni! Poziția mea s-a ridicat spre nord cu 19', ceea ce mă situează între Barbuda și Antigua. Dacă s-ar schimba timpul mai repede! Norocul m-a părăsit, tocmai la sosire; și de-aș vedea măcar o navă, dar nimic, nimic, nimic.

Marți 25 noiembrie. Vântul a revenit iarăși dintr-o direcție bună, la est-sud-est, și-am putut face 11 mile spre sud. Sunt acum 17° 5'. Încep însă zile foarte grele și deprimante, pentru că am întârziat din cauza furtunii. Mă aflu într-adevăr la longitudinea pe care-o cred, la circa 60 de mile de uscatul cel mai apropiat? Mâine trebuie să văd neapărat uscatul; în caz contrar, nu mai știu la ce distanță mă aflu, rătăcit pe un drum a cărui direcție o cunosc, dar fără să știu în ce punct mă găsesc.

---

[122] Barbuda, 17°4O' nord, 61°50' vest; Barbados, 13°10' nord, 59°3O' vest. — N. A.

Cea mai pesimistă dintre estimații m-ar plasa cu 7° mai la est. Adică cu circa 406 mile; încă șase zile cu aceeași viteză. Nu trebuie să pierd nădejdea înainte de marți 2 decembrie; dacă n-am ajuns până atunci, nu mai înțeleg nimic. Cât de lungi sunt zilele! A dispărut până și petrelul de la ora 4; a mai venit alaltăieri, dar ieri nu l-am văzut; până astăzi am văzut petreli în fiecare zi. Unde s-au dus, oare, pe uscat, sau mai departe în larg? Cât despre navigație, cred că toate navele au fost retrase de pe fața mărilor și toate avioanele din înaltul cerului.

Miercuri 26 noiembrie. Azi-dimineață, la deșteptare, din nou două fregate, din acelea care nu se întâlnesc niciodată la mai mult de 100 de mile de coastă. Iată o confirmare! Ca și pentru Canare, vizibilitate foarte proastă, limitată desigur la 15 mile; nu văd nimic și sunt la 30 de mile între insule. Numai de n-aș păți ceea ce era cât pe-aci să pățesc în Canare: să trec printre insule fără să le văd. Dacă aș ști măcar, ma-ș întoarce spre nord-vest, spre Puerto-Rico, dar dacă trec de ele fără să știu, e o dramă! Când mă gândesc că ieri aveam o vizibilitate de cel puțin 40 de mile! Afurisită furtună!

Încerc să cobor pe paralela Guadelupei și să rămân pe ea între 16° și 16°30'.

Ora 15. Înaintez ca o broască țestoasă. Nu sunt la mai mult de 60 de mile de Antigua și cu toate acestea nu înaintez de loc. Dacă fac 30 de mile pe zi, e mult! Aceste ultime două sute de mile au fost făcute picătură cu picătură. În sfârșit, e vorba de ore, patruzeci și opt sau șaptezeci și două (!). E mult, mai cu seamă acum, când cred că mă aflu foarte aproape. Nu-mi intră de loc în cap că e cu putință, ba chiar foarte cu putință, ca marțea viitoare, la aceeași oră, să fiu pe uscat. E un lucru pe care, pur și simplu, nu-l pot concepe.

Joi 27 noiembrie. Ce încetineală! De duminică am făcut 20 de mile, asta e tot. Cu viteza asta, voi ajunge marțea sau miercurea viitoare, zece zile de tortură! Ca să spun drept, mi-e de ajuns, și pe deasupra, vizibilitatea mă face mereu să mă tem să nu trec printre insule. Este istovitor să te uiți mereu la orizont în felul acesta. Stau toată ziua cu ochii deschiși și nu mai am ochelari negri ca să mă apăr de soare. Nu sunt nave, nu sunt avioane, nu sunt păsări, *m-am săturat* (subliniez în jurnalul meu), patruzeci de zile, e mai mult decât de ajuns.

Ora 18. Un semn bun: o muscă în barca mea. Uscatul se apropie într-adevăr.

Vineri 28 noiembrie. Ora 9. Și dimineața nimic, încep să fiu serios îngrijorat. Biata mea Ginette! Astăzi este a patruzeci și una zi. Cu toate acestea, apusul lunii îmi confirmă apropierea uscatului, poate circa 60 de mile? Sunt pe o latitudine bună, însă de-abia dacă înaintez. Văd plutind un bec electric… Ce să spun, te întâlnești cu tot felul do lucruri pe fața mării! M-am săturat până peste cap!

Ora 19. S-a iscat un vânt bunișor, așa cum n-am văzut de opt zile. Numai de ar ține, ar trebui să văd uscatul în viitoarele optsprezece zile. De luni 3 noiembrie, n-am văzut nicio navă.

Sâmbătă 29 noiembrie. Vântul a ținut exact zece minute; acum este un soare de plumb, 38°—39° sub tenda mea; niciun pic de vânt, nici avioane, nici păsări.

Nu mai înaintez acum de loc. Fac o jumătate de milă pe oră. Nu mai mult. Îmi vor mai trebui încă zece, douăzeci de zile; mi s-a spus cu toate acestea că alizeul

va merge până la uscat. Mă îngrozesc când mă gândesc la neliniștea teribilă a alor mei. Cel puțin dacă vreo navă ar putea da știri despre mine, însă nimic, nimic, nimic. Azi am pescuit o balistă cu cuțitul pus la capătul ramei; ezit să o mănânc, deoarece o carte spune că este comestibilă, iar alta afirmă că e otrăvitoare. Prefer să mă abțin; ar trebui cel puțin ca specialiștii pentru naufragiați să se pună de acord!

Ora 19. Vântul a început să bată, ca și ieri. Numai de-ar ține! Zăresc o nouă specie de pește, deci uscatul trebuie să fie pe-aproape. Sunt urmărit de o mare baracudă[123]. Aș vrea s-o prind, dar mă privește cu niște ochi ciudați; cred că și ea ar cam dori să mă mănânce.

Duminică 30 noiembrie. O săptămână de imobilitate. Blestemați să fie cei care mi-au spus că alizeul te duce până la uscat. Opt zile de calm, nu se vede nimic. Sufăr mult de pe urma diareii. Sunt nevoit să mă așez pe marginea bărcii de 20 de ori pe zi. Alizeul e o înșelătorie; te duce până la trei sferturi din drum și acolo te părăsește. Și încă acum e, se pare, cea mai favorabilă epocă a anului. Sunt nevoit să mă resemnez. Dacă fac circa 30 de mile pe zi de la plecare, duminică 7 decembrie sosesc. Răbdare! Încă o săptămână. După aceea, însă, abandonez.

Luni 1 decembrie, lată și iarna! S-a dus noiembrie și n-am văzut uscatul. Trec prin tot felul de emoții; răsăritul lunii mă situa către 50°, iar apusul ei la 60°. Nu mai înțeleg absolut nimic. În seara asta, lună plină. Vom vedea. A început să bată un vânt slab și am înaintat puțin, dar toată noaptea am avut calm total. Cum rămâne atunci, sunt la 40 sau la 1 200 de mile de uscat? E o căldură îngrozitoare. Orizontul, pustiu și cețos. Ah. De-aș putea calcula o longitudine sigură și precisă, de-aș avea din nou o baterie, de-aș avea un cronometru.

Adineauri am primit vizita unui „pai-în-coadă“. Era cât pe-aci să mi se așeze pe vergă. L-am fotografiat, dar abia am apucat să pun mâna pe aparatul cinematografic, că pasărea s-a speriat și și-a luat zborul spre soare.

Ora 11. O cunosc prea bine pe Ginette și sunt foarte îngrijorat pentru ea. E, desigur, desperată. Dar asta nu poate să dureze mai mult de zece zile. Am obosit, sunt chinuit, diareea mă sleiește de tot. Mă neliniștește tot mai mult, căci am început să am scaune cu sânge.

Ora 15. Latitudinea a rămas foarte bună. Vântul mai bate încă ușor și o fregată, a patra în ultimele cinci zile, a venit să mă îmbărbăteze. De vreme ce-am întâlnit-o la maximum 300 de mile și ținând seama că am văzut fregate acum cinci zile, mai îmi rămân totuși de făcut cel mult 100 de mile. Speranță! Speranță!

Ora 18. Am făcut rău că m-am uitat la fotografiile făcute în Franța, Casablanca și Las Palmas; am devenit melancolic… Încercarea e într-adevăr prea lungă și această nesiguranță, faptul de a nu ști unde te afli e îngrozitor. Cred că pot prevedea aproximativ până la 200 de mile, dar voi sosi poimâine, sau peste zece,

---

[123] Acest pește este numit și știuca-de-mare; este un pește percomorf din familia sphyraenidelor (Sphyraena picuda), extrem de vorace, atinge până la 2m $^1/_2$ și 40—50 de kilograme. — N. R.

peste douăzeci sau peste treizeci de zile? Nu știu. Sunt clipe când aș vrea să fi rămas în Canare. Blestemata asta de mândrie îmi face însă mustrări usturătoare. Dacă aș zări măcar o navă! Dacă aș asculta radio, m-aș simți mai puțin singur pe lume. Cât îl privește pe cel care susține că vântul rămâne nord-est și est până la capăt, nu-i doresc să dea ochii cu mine. Sau nu e vânt, sau, de la furtuna de deunăzi, bate din sud-est.

Marți 2 decembrie. În vremea aceasta moralul meu e foarte scăzut și jurnalul abia poate fi citit. Nu se vede nimic; azi dimineață, un fel de pasăre, indicată și ea ca fiind întâlnită la 100 de mile de uscat.

Uscatul o fi aproape sau departe de mine? Hai să cântărim sorții „pentru" și sorții „contra"!

„Contra". Răsăritul soarelui, apusul soarelui, ora trecerii la meridian și ora răsăritului lunii. Dar cele trei puncte îmi dăduseră o greșeală de o oră la plecare, când știam precis latitudinea. Cât privește răsăritul lunii, care arată că mă găsesc la 50° longitudine vest, se compensează cu apusul.

„Pentru". Momentul când apune luna, care arată că mă găsesc la 60° 2'; neregularitatea vântului, care scade o dată cu noaptea; pasărea fregată, numărul mic de păsări, totuși păsări pe care nu le-am mai întâlnit până acum și printre ele niciun albatros.

În sfârșit, navighez din insulele Canare cu o viteză medie de 50—60 de mile pe zi. Am parcurs deci 2 320—2 500 de mile; îmi mai rămâne să fac între 180—380 mile.

În cel mai bun caz mă aflu la 59° sau 60° longitudine estică, iar în cazul cel mai rău, la 50°.

Dacă aș fi avut vânt până la sfârșit, așa cum am avut la început, aș fi acostat încă de acum opt zile; am însă foarte puțin vânt, cinci până la șase ore pe zi, mai puțin decât spre Casablanca; nu voi apuca oare niciodată să parcurg cele 200 sau 300 de mile care au mai rămas? E foarte neplăcut să parcurgi 2 500 de mile într-o lună și să-ți trebuiască treizeci de zile pentru ultimele 300 de mile.

Din nou nicio adiere de vânt. Te apucă deznădejdea. Devin de-a dreptul pesimist. Experiența mea s-a desfășurat timp de patruzeci și patru de zile. Ce stupid ar fi să eșueze când mă aflu atât de aproape de țintă!

Dacă aș putea măcar să transmit vești despre mine! Nimic însă!

Niciun avion, nicio navă! cât despre cartea *Raft Book,* ce nerozii mai spune despre păsări! E bună cel mult să-ți distrugă moralul.

Ora 15. Încă un lucru pe care nu-l pricep; ar trebui să mă lupt ca să nu cobor spre sud, numai că, de zece zile, nenorocitul ăsta de vânt pe care-l am vine hotărât din sectorul sudic. Atunci? Și alizeul de nord-est? El se încăpățânează să fie de sud-est.

Astăzi e a 45-a zi, exact o lună și jumătate. Biata Ginette, nu știe nimic despre mine! Încă o zi pierdută. Noroc că sunt puține zile ca asta, fără nori; altminteri mi-ar fierbe creierii în cap, nu alta! Se apropie o altă furtună strașnică.

Miercuri 3 decembrie. Dezgustat la culme. Vântul bale spre nord-est (după ce a

bătut spre vest, e încântător), dar nu ține prea mult.

Ora 11, Vântul a început în sfârșit, să sufle cu putere, așa cum n-a suflat de opt zile. Numai de-ar ține!

Ora 15. Provizia de apă dulce începe să scadă serios. De-ar începe o dată să plouă, dar nu prea mult.

Ora 18. Încă o fregată; de opt zile nici nu le mai număr și în *Raft Book* stă scris că nu le întâlnești decât la cel mult 100 de mile de uscat; sper ca de data aceasta să fie adevărat; dacă ar fi fost și de celelalte dăți, până acum aș fi ajuns. Mi-e, o sete cumplită. Ah, să bei un litru de lapte pe nerăsuflate!

Joi 4 decembrie. Nimic în unghiul vizual, absolut nimic. Fizicește încep să mă simt sleit.

Astăzi am primit vizita unui fluture. Azi-dimineață am văzut funigei. Oricum, toate aceste semne arată că uscatul nu poate fi departe. Dar nicio navă, niciun avion. Niciunul.

Vineri 5 decembrie. Poate că uscatul e la vreo câteva zeci de mile și nu-l pot ajunge; n-am vânt. Sunt la capătul puterilor. Dacă mai ține mult așa, barca va ajunge, dar eu voi fi un cadavru. Soare ca de plumb, niciun nor. Nu mai înțeleg nimic, habar n-am unde mă aflu. O singură rugăminte am în cazul când barca ajunge cu mine mort: să se ducă cineva din partea mea și să-l pălmuiască pe autorul cărții pentru naufragiați; e bună doar să distrugă moralul nefericitului care are ghinionul s-o aibă cu el. În ea se află scris: „Un număr însemnat de fregate înseamnă că uscatul e la circa 100 de mile“. De opt zile încoace am văzut destule fregate și am parcurs în acest timp aproximativ 300 de mile. Morala: autorul e incorect dacă afirmă lucruri false, știind că sunt false; iar dacă nu știe, atunci să nu afirme. Același lucru și pentru cei care au descris alizeul. Se vede bine că n-au făcut niciodată constatări personale. În apropierea Antilelor, în noiembrie-decembrie, sunt doar două zile de vânt pentru zece zile de calm absolut.

O mică problemă: ținând seama că fac cam 100 de metri pe oră, în cât timp voi parcurge cei 150 de kilometri care mă despart de uscat, în cazul când mai există un uscat?

Înainte de asta voi fi mort, mort de sete, mort de foame. Totul s-a unit într-adevăr împotriva mea; de azi-dimineață e un soare infernal: fierb în zeamă proprie și deasupra niciun nor, pentru ca la mai puțin de 800 de metri depărtare cerul să fie acoperit de nori groși. E izbitor până la ce grad te urmărește mania persecuției când te afli pe mare; ai impresia că totul se unește împotriva ta, că nimic nu merge cum trebuie. Norișorii înaintau încetișor, împinși de un vânt slab, și mi se părea că preferă să ocolească soarele decât să-i treacă pe dinainte, ca să-mi facă puțină umbră.

Sunt istovit. Dacă nu izbutesc, e pentru că totul s-a unit împotriva mea: lipsa vântului, un soare torid. Ieri a plouat torențial de jur împrejurul meu, dar nicio picătură n-a căzut pe mine.

Groaznic! Vela se zbate de la dreapta la stânga. Fără îndoială, alizeul. Definiția zonei alizeelor: zonă unde în mod practic nu e niciodată vânt. Nici măcar

consolarea de-a mă ști în zona calmurilor ecuatoriale n-o am; în acest timp al anului, ea se află la 5° latitudine nordică, și pe această latitudine aș fi fost de mult pe uscat.

Și în plus, această diaree oribilă… Dacă mai vine vreo furtună, nu mai arunc ancora plutitoare sub niciun motiv. Fie ce-o fi! Ce-am făcut? De ce nu m-am oprit în insulele Canare?

Jean-Luc, dacă voi muri fără să ajung pe uscat, editează, te rog, cartea cu însemnările mele; fie ca ea să-i amintească Ginettei de mine. Nu degeaba spuneam: „Dacă marinarii afirmă că voi reuși să traversez oceanul, e semn rău." Marea Mediterană, Casablanca, insulele Canare – toți socoteau că e imposibil, dar eu pluteam, pluteam mereu. Iar acum pier în chipul cel mai stupid. Cum vor triumfa unii!

Vela flutură inutil la prova… Ziua de azi e poate cea mai dezgustătoare din toată călătoria. Mai bine furtuna! Am aruncat peste bord o rachetă; voiam să verific cât timp o voi vedea arzând.

Ceea ce mă îngrijorează e faptul că până acum, când nu bătea vântul, în straturile superioare ale aerului rămânea totuși o adiere; acum însă nimic. Numai de n-ar dura asta opt zile! Se împlinesc 32 de zile de când n-am mai văzut o navă și 21 de zile de când n-am mai văzut un avion. Sunt deznădăjduit la culme, cu atât mai mult cu cât Jack spunea: „Nu vom izbuti, pentru că va fi prea mult vânt, furtuni și cicloane; de fapt, nu izbutesc din pricină că e calm absolut"! Ah, dacă aș putea măcar să lansez un *S.O.S.!*

E, desigur, o glumă. Prin fața soarelui nu trece niciun fir de nor, și nori sunt totuși destui. Nu înțeleg nimic: văd niște norișori mici, foarte jos, care fug cu toată viteza, iar eu mă aflu într-un calm absolut, așa cum rareori am putut vedea, chiar și în Mediterana. Dacă aș putea măcar să fac o baie.

Sâmbătă 6 decembrie. Vântul a început să bată dinspre nord, destul de tare. Mai bine așa decât nimic. Azi-dimineață am văzut iarăși trei „pai-în-coadă" împreună: uscatul trebuie să fie la 60 de mile depărtare. Nu e cu putință, totuși, ca autorul unei cărți pentru naufragiați să se fi înșelat de fiecare dată; așadar, voi vedea uscatul mâine sau poimâine? Cu toate acestea, aș vrea să aștern aici ultimele mele dorințe, în eventualitatea că nu mai rămân în viață:

1- Doresc ca notele de față să slujească la alcătuirea unei cărți, ale cărei drepturi de autor să fie încasate de soția mea, Ginette Bombard. Pentru informații în legătură cu geneza călătoriei de față, rog a se adresa la (urmează câteva nume).

2- Dispoziții privind viața soției mele și a copiilor mei.

3- Doresc să spun că nu trebuie ca alți naufragiați să moară asasinați moralmente de autorii de cărți pentru naufragiați, în care semnele indicând apropierea uscatului sunt pe de-a-ntregul false și distrug moralul oamenilor ucigându-i.

În sfârșit, închei afirmând: experiența mea e valabilă pentru cincizeci de zile: faptul că n-am ajuns în viață nu e un motiv ca naufragiații să-și piardă nădejdea. Dacă trece mai mult timp, ea depășește forțele omenești; ar fi de dorit ca la cursurile

de cosmografie din licee și școli să se adauge un curs de navigație practică.

Duminică 7 decembrie. Nu văd nimic, dar uscatul nu poate fi departe (aici scrisul meu își recapătă vigoarea). Trebuie să ajung viu, pentru Ginette, Natalie, Renaud și Ana, dar e teribil.

Soarele e neîndurător, mi-e sete. Apa e pe terminate, mai am poate 5 litri. Când mă gândesc că am aruncat atâta apă peste bord!

O mulțime de litri! Pescuiesc puțin, dar suficient. Și ar fi groaznic dacă ar trebui să reîncep să beau apă de mare și suc de pește. Am niște crampe stomacale îngrozitoare. Vântul de nord, care a suflat ieri, m-a făcut să derivez 18 mile spre sud, depărtându-mă astfel de La Désirade, uscatul cel mai apropiat; acum bate iar foarte slab; sunt deznădăjduit. *Instrucțiunile nautice* spun, cu toate acestea (Antile, tomul II, pag. 8, rândurile 9 la 14): „Alizeul e vântul cel mai puternic și suflă cu cea mai mare regularitate din decembrie până în martie sau aprilie. Atunci are direcția sa cea mai nordică și suflă de la est-nord-est la nord-est, mijlocia fiind de circa 4 grade, scara Beaufort[124]. Câte greșeli pot vedea lumina tiparului! Pe bună dreptate se spune: „hârtia rabdă orice". Dacă nu văd uscatul cel mai târziu mâine sau poimâine, nu mai înțeleg nimic. La plecare, aproximativ la 15° 20', calculam poziția la ora 12 și 10 minute. Azi am făcut calculele la ora 15 și 10 minute; trei ore diferență, deci trebuia să mă fi aflat la 60° 20' longitudine vestică. La Désirade se află la 61°, cu alte cuvânte cu 38 de mile mai la vest… Dominica și insula Marie-Galante, la 61° 20' și 61° 12'. Adică la o distanță de 56, respectiv 49 de mile. Ce s-a întâmplat oare? Chiar cu o viteză de numai 30 de mile pe zi, mâine ar trebui să fiu la o distanță de 28, respectiv 19 mile de ele. De aceea, dacă până poimâine uscatul nu se arată la orizont, îmi dau demisia. Ajunge! Mi s-a urât! Biata mea Gillette se perpelește probabil pe un foc mocnit.

16,30. Pot să afirm că totul este împotriva mea; vântul a început din nou să bată, dar mă împinge spre sud. N-am noroc și pace!

Cu atât mai rău, voi merge spre sud, e loc destul până la Grenada: 240 de mile. Deriva mă încetinește.

Semnele sunt în favoarea apropierii de uscat, afară de prezența uscatului însuși: bucățele de lemn, care plutesc încoace și încolo, un banc de pești asemănător chefalilor, o serie de alte lucruri pe care nu le întâlnești în largul mării. Eu însă vreau să văd uscatul!

Luni 8 decembrie. Tot nu se vede nimic și iar nu mai am vânt. Oricum, mi-e greu să cred că autorii cărților pentru naufragiați scriu pentru uzul marinei americane și se înșeală de fiecare dată.

Autorul declară că o fregată a fost văzută la 300 de mile; admițând că numai ultima pe care am văzut-o miercuri a fost fregată, tot trebuia să ajung până acum.

---

[124] Amiral hidrograf din marina britanică; a întocmit în 1805 o scară pentru clasificat intensitatea vântului. — N. R.

Sâmbătă văd din nou împreună trei păsări tropicale și în privința asta autorul e categoric: trei păsări laolaltă înseamnă că până la țărm sunt 60 până la 80 de mile. Să zicem 100 de mile și să admitem, ca un minimum, că am făcut 40 de mile de sâmbătă până duminică și alte 40 de mile după aceea; ar trebui să fiu la 20 de mile. Dar nu se vede nimic și se anunță o zi la fel de toridă. Sunt într-a cincizecea zi, ceea ce ar face în medie 54 de mile pe zi, or la plecare am făcut cu mult mai mult, și de atunci m-am menținut la o medie de 30 de mile, cu excepția unei singure zile. Azi, iar nu se simte nicio adiere de vânt.

Pentru a ajunge în Canare (550 de mile) am socotit unsprezece zile. Acum am de parcurs de cinci ori pe-atâta, așa că ar trebui să socotesc cincizeci și cinci de zile, ceea ce ar însemna să ajung sâmbătă.

Mai am puțină apă dulce și nu mai pot suporta apa de mare. Pescuiesc foarte puțin, peștii au devenit bănuitori. Puțin îmi pasă, căci am destui pești zburători. În caz de mare nevoie, îmi rămân alimentele aduse: le voi mânca și voi muri. Cel care, după experiența făcută de mine va scrie o carte pentru naufragiați, va trebui să precizeze că schimbarea păsărilor indică apropierea uscatului, dar e posibil ca acesta să se afle încă la sute de mile. Sunt de ajuns de deprimat; cu toate acestea, trebuie să mă țin bine, și asta e îngrozitor. Ah, de-aș putea calcula exact longitudinea! Am impresia că dacă aș ști unde mă aflu, chiar dacă aș fi departe, ar fi cu totul altceva. Cred că toate navele și avioanele trec la vest de, insule, în Marea Antilelor, așa că n-am nicio șansă să mai văd vreunul. Când mă gândesc că într-o zi, când era un vânt puternic, am aruncat ancora plutitoare; acum vela e ridicată și nu o voi strânge cu niciun preț, latăînsă că nu mai e vânt! Ce să fac, doamne, ce să fac pentru a ieși din această groaznică nesiguranță?

Ziua făgăduiește să fie insuportabil de caldă. Niciun norișor nu vrea să acopere soarele. Ce ghinion! în jurul meu plouă, iar deasupra mea nu cade niciun strop; împrejur sunt nori, iar de asupra mea dogorește un soare nemilos; acum e perioada alizeelor regulate, iar în locul unde mă aflu eu într-o zi e vânt, într-alta e doar un vânticel și apoi două-trei zile, calm total. Aproape că nu înaintez de loc. Au trecut șaptezeci și două de ore de când văd în urma mea pata verde rămasă de la racheta pe care am aruncat-o.

Așa că de sâmbătă 22 noiembrie se împlinesc două săptămâni și ceva de imobilitate aproape totală. O, voi ține minte toate acestea!

Ce prostie să dau crezare cărții scrise de specialiști! Ce păcat că voi pieri fără să le fi putut spune personal ce cred despre ei. Unde e oare acel alizeu „regulat*, „cel mai puternic*?

Cu o astfel de vreme bineînțeles că nu voi putea ajunge pe uscat, cu toate că ar trebui să fie aproape. Întâlnesc mereu bucățele de scoarță de arbore de plută. Dar vela flutură neputincioasă. Și asta atunci când mi-au rămas doar vreo 30 de mile! sau poate 1 500…

Ora 14,30. Iată! La fel ca vineri: calm total și vela care flutură. Trăiască alizeul! Mi se spune: e un semn că te afli aproape de uscat. Arătați-mi-l, vă rog! Până mâine nicio speranță, căci nu mă pot urni din loc.

Au trecut patruzeci și opt de ore de când am văzut faimoasele stoluri de păsări. Cred că am parcurs cele 80 de mile pomenite. Unde e pământul?

Ora 16. Aș vrea să fac o baie și în același timp să cercetez fundul bărcii. Ea trebuie să ajungă neapărat pe uscat, fie chiar și peste o lună, dacă nu intervine vreun pește-spadă!

Ora 16,30. Marea s-a montat, dovadă că undeva bate vântul, dar aici abia dacă se simte o ușoară adiere. Mi-e cald și mi-e sete. Doamne, lungește-mi viața măcar pentru a putea să beau dintr-o sorbire doi litri de lapte!

Mi-aduc aminte cum făceam baie în cadă în loc să beau apă din ea. Universul nu e bine alcătuit; acolo puteam să uit fără grijă robinetul deschis, aici viața mea depinde de zece litri de apă.

Ora 17. Sunt la mai puțin de 40 mile de Dominica, dar nu voi putea pune niciodată piciorul pe ea, deoarece n-am vânt *(și, cu un scris foarte dezordonat, cum n-am avut niciodată, notam):* Ce zi îngrozitoare e și azi!

Fac din nou o lungă socoteală, începând din momentul primei determinări a poziției mele:

19 octombrie: 15°, timpul: ora 12,15.

14 noiembrie: timpul: ora 14,00, diferența: 1 oră și 45 de minute, 41°, deci am făcut 1 568 mile cu o viteză de 59 mile în 24 de ore.

8 decembrie, timpul: ora 15,10, deci mă găsesc la 59° și de la 14 noiembrie am făcut încă 1 044 mile, cu o viteză de 41,5 mile în 24 de ore. Înseamnă că mai rămân 116 mile. În treacăt fie zis. O asemenea distanță „le-ar conveni* și ilustrelor mele păsări, acelea care trebuie să-și facă apariția nu mai departe de 200—300 de mile de țărmuri. În cazul acesta, judecând după hartă, uscatul trebuie să se arate miercuri, joi sau vineri… dacă va fi vânt. Deocamdată abia-abia îl simți.

Pe un calm absolut, când nimic nu se mișca, era să mi se întâmple o mare nenorocire: ședeam la pupa și urmăream cu privirea dâra slabă a bărcii, când deodată văzui ivindu-se în depărtare o arătare neagră, unduitoare și platâ. Cu cât se apropia mai mult, cu atât deslușeam mai bine în această masă mișcătoare niște luciri, niște pete albicioase. Când ajunse la cincisprezece metri de mine, mi-am dat seama că monstrul era o raie gigantică. Indiferent, în pofida oricărei logici, față de eticheta „comestibil” pusă pe acest animal, mă apucai să-l fotografiez liniștit, fără să mă gândesc că eu eram, în cazul de față, cel care risca să fie mâncat. Raia nu se apropie, ci își păstră distanța. Animalul m-a urmărit timp de aproape două ore. După care s-a mistuit ca o placă de metal aruncată în mare.

Abia mai târziu un pescar din Dakkar mi-a spus:

— Ați trecut atunci prin cel mai mare pericol: cu o singură lovitură de aripă raia ar fi putut să vă răstoarne sau să facă un salt în aer și să se arunce asupra dumneavoastră.

Marți 9 decembrie, ora 15. De ieri seară, la ora 7, a început să bată puțin vântul; numai de-ar ține! Soarele e la fel de necruțător ca întotdeauna; toată noaptea am avut vise rele; tot nu se vede nimic, și-ar fi o minune să se vadă, ținând seama de distanța mică pe care am parcurs-o ieri. Azi-dimineață am văzut din nou trei păsări

tropicale care țipau; se pare că păsările nu țipă când sunt departe de uscat. Am întocmit meniul cinei pe care aș vrea să mi-o ofer pe cheltuiala unei cunoștințe care a făcut prinsoare că nu voi ajunge. Am prevăzut două meniuri. Ori: ficat de gâscă cu trufe, sufleu de crevete, rață în sânge, cartofi pai, diferite brânzeturi, omletă cu dulceață flambată, fructe răcite cu șampanie; ori: homar à la Thermidor, potârniche cu trufe pe pâine prăjită, fasole verde, diferite brânzeturi, clătite Suzette (o duzină), fructe răcite cu șampanie. Vinurile să fie: Muscadet, Pommard 1928, Vosne-Romaneé 1930. Mouton-Rotschild 1947, Château-Yquem 1929, Vieille-Cure și o țigară de foi.

„ARAKAKA“ ȘI SOSIREA

Minunea a avut loc miercuri!

Pe atunci trebuia să fac un mare efort ca să mă scol dimineața; mă trezeam, în general, cam o dată cu răsăritul soarelui, dar nu mă grăbeam să arunc o privire spre orizont, deoarece presupuneam că va fi pustiu ca de obicei. Stăteam așadar culcat, ca în timpul nopții, până când soarele, ridicându-se deasupra orizontului, începea să mă ardă cu razele lui. În dimineața aceea, pe la orele 10, aruncai o privire în jurul meu și tresării ca și când aș fi fost atins de un curent electric. Rostii cu voce tare: „O navă! Într-adevăr, în pupa tribord. La o distanță de circa două mile și jumătate, o navă îmi tăia exact drumul. Era un cargobot de 7 000 de tone, care înainta cu viteză redusă; se părea că nu mă văzuse nimeni și mă repezii la heliograf pentru a încerca să trimit soarele în ochii cuiva, ca un copil care vrea să-i tulbure pe trecători. După un timp, care mi s-a părut nespus de lung, fui văzut și, schimbând drumul, cargobotul se îndreptă spre mine.

Moralul mi se ridică dintr-o dată și fui încredințat că acest cargobot era o navă care se pregătea să între în vreunul din porturile Antilelor; lucrul acesta confirma faptul că uscatul se află pe aproape. Ridicai pe o ramă micul meu pavilion tricolor și nu mică îmi fu mândria când, nava apropiindu-se, văzui suindu-se la pic[125] Union Jack-ul[126], care fu ridicat și coborât de trei ori: salutul cuvenit navelor de război întâlnite pe mare. Răspunsei fluturându-mi pavilionul. Cargobotul ajunse la nivelul meu, și căpitanul, luând un portavoce[127], îmi strigă:

— *Will you any assistance?*[128]

La care răspunsei:

---

[125] Vergă orientată în planul longitudinal al navei, care acum servește numai la înălțarea pavilionului. — N. R.

[126] Pavilionul britanic. — N. R.

[127] Megafon întrebuințat în marină. — N. R.

[128] Aveți nevoie de ajutor?. — N. R

— *Just the time, please, and my exact longitude*[129]

— 49° 50'.

Mă aflam la 10°, adică la 600 mile distanță de locul unde credeam că mă aflu. Năucit, ca unul care ar fi primit o lovitură de ciocan în cap, ajuns acum în culmea deznădejdii, îmi iau rama ca să mă apropii de navă, repetând cu înfrigurare:

— Cu atât mai rău, sunt cincizeci și trei de zile, abandonez.

Căpitanul strigă:

— *Will you come on board?*[130]

Eu mă gândeam: „Cu atât mai rău, să mă ia sus, experiența s-a terminat. Oricum, cincizeci și trei de zile tot reprezintă o bună încercare."

Acostez la navă, pe nume „Arakaka", un mare cargobot mixt, pentru mărfuri și pasageri, care venea de la Liverpool, și mă urc la bord. aici mă întâmpină un om scund, destul de bine legat, cam de cinci zeci de ani, foarte vioi: era căpitanul Carter din Liverpool. El îmi propuse de îndată:

— Vă luăm la bord, cu material cu tot. Mergem la Georgetown în Guyana Britanică, și vă putem lua cu noi.

Mai întâi răspunsei: „Da", dar îmi veni îndată în minte exemplul lui „Sidi-Ferruch". Mi-i închipuii pe prietenii mei, marinarii de la Boulogne spunându-mi:

— Așa-i că n-ai traversat Atlanticul?

Cele cincizeci și trei de zile de încercare n-ar fi slujit la nimic. Cu toate că teoria era dovedită pe deplin, omul de pe stradă, sau mai exact omul de pe mare, ar fi văzut în întreruperea traversării eșecul complet al demonstrației. Pentru ca experiența mea să poată fi pusă în slujba salvării vieților omenești, trebuia să reușească până la capăt. De aceea mi-am revenit numaidecât și am cerut căpitanului o clipă de răgaz, ca să mai reflectez. Până una-alta, îmi oferi să fac un duș, ceea ce acceptai cu recunoștință. În timp ce-mi făceam dușul, auzii doi ofițeri vorbind pe coridor:

— De la acești francezi nu știi niciodată la ce te poți aștepta !

Hotărârea mea era luată: merg mai departe. Îmi fac în gând o mică socoteală și apreciez că-mi trebuie vreo douăzeci de zile ca să ajung pe uscat. Fiind în 10 decembrie, însemna să ajung cam pe la 3 ianuarie; aveam însă nevoie, pentru a calcula poziția, de o carte de *Efemeride nautice*[131] pe anul 1953.

În timp ce-mi făceam dușul, căpitanul veni să mă vadă și-mi spuse:

— Să vă servesc o masă?

---

[129] Vă rog să-mi dați numai ora exactă și longitudinea mea precisă. — N. R.

[130] Doriți să veniți la bord?. — N.R.

[131] Publicație astronomică indicând faptele astronomice ce se întâmplă în fiecare zi a anului, coordonatele astrelor, răsăritul și apusul Lunii și Soarelui, tabele de refracție, corecții, declinație etc. — N. R.

La început refuzai cu tărie, dar căpitanul insistă:

— Nu puteți refuza o mâncare caldă.

Masa aceasta, de care îmi aduc bine aminte, cea dintâi după cincizeci și trei de zile, se compunea dintr-un ou la capac, o bucățică, o foarte mică bucată de ficat de vițel, o lingură de varză și două sau trei fructe; masa aceasta, pe care unii mi-o vor reproșa-o mai târziu, a reprezentat cel mai mare pericol intestinal din toată călătoria. Am trimis apoi o telegramă soției mele, după care mi s-a propus să vizitez nava. Mi s-a întipărit pentru totdeauna în minte luxosul salon al ofițerilor, cu fotolii de piele. Masa era aranjată pentru micul dejun. Pasagerii se bucurau de renumitul confort britanic. Privind la toate acestea îmi spuneam: „încă trei săptămâni, încă trei sâptămâni".

Căpitanul mă conduse în camera hărților, ca să-mi arate exact locul unde mă aflam și declinațiile ce aveam să întâlnesc când mă voi apropia de uscat. Îmi dărui și un almanah nautic (in care puteam găsi datele pentru 1953, o minunată ediție a Amiralității britanice) cu dedicația sa, și-mi mai dărui o baterie nouă pentru aparatul meu de radio.

După aceea, străbătui nava cu pași oarecum clătinați, dar încă destul de solizi și mă îndreptai spre balustradă unde fusese aruncată o scară ca să pot coborî pe „L'Hérétique". Căpitanul era mișcat, oamenii din echipaj îmi adresau cuvinte de simpatie și-mi dădeau întâlnire pe uscat. În clipa când coborâi scara de parâmă, căpitanul îmi strigă:

— Ce pot să fac pentru dumneavoastră? Simt că trebuie neapărat să fac ceva. Ce v-ar face plăcere? Ce-mi cereți?

îmi adusei aminte că n-am ascultat nimic de Bach de la începutul traversării și-i răspunsei că aș dori mult, pentru noaptea de crăciun, să ascult concertul al șaselea brandenburgic.

— Dacă va fi nevoie, voi răsturna lumea întreagă. Vă dau cu vântul meu că în noaptea de crăciun veți avea concertul dorit.

Remorca e molată. Înainte de a-și continua drumul, „Arakaka" așteaptă mai întâi să mă depărtez de viitoarea primejdioasă a elicei sale, care ar fi putut să mă atragă. Un vânt ușor începuse între timp să sufle și voiam să profit de el. Ridic vela și mă în depărtez spre vest. Totul a durat cam o oră și jumătate. „Arakaka" își pornește din nou motoarele și, în mugetul asurzitor al sirenei, mă salută de trei ori cu pavilionul în timp ce se îndepărtează încet.

Iubite „Arakaka", știu că te voi regreta, știu că voi gândi câteodată: „De ce n-am profitat de clipa care a însemnat probabil ultima mea șansă?" Dar pentru succesul expediției mele era absolut necesar să merg înainte, să continui, și lucrul acesta este, în fond, singurul de care voi fi mândru mai târziu. În ziua aceea scrisei în jurnalul meu de bord:

Miercuri 10 decembrie. Hotărât, ziua de miercuri îmi aduce aproape întotdeauna câte ceva. Am fost pe bordul unei nave, am mâncat și am pornit mai departe. Dar vai! Nu sunt decât la 50°. Mai am de făcut încă 600 de mile, pentru care, cu viteza pe care o am, îmi vor trebui încă cincisprezece - douăzeci de zile. Curaj! Moralul s-

a îmbunătățit, dar m-am lămurit asupra specialiștilor! Știu acum să-mi calculez precis longitudinea; nu pricep de ce am notat pentru plecare ora 12,15, când de fapt era ora 13; ora soarelui la meridian îmi dă poziția reală. Ginette e prevenită, călătoria continuă. Nava pe care am fost e cargobotul „Arakaka", comandat de căpitanul Carter din Liverpool, care mergea spre Guyana. Trebuie să mărturisesc că era cât pe-aci să rămân la bord. De fapt, în mod cu totul excepțional am întâlnit o navă în această parte a oceanului și aveam toate șansele să nu întâlnesc nimic până la acostare. Dacă lucrul acesta s-ar fi întâmplat, cred că aș fi înnebunit curând.

Căpitanul mă conduse în camera hărților

Încredințat că uscatul e pe aproape, îmi petreceam tot mai mult timpul ca să examinez orizontul, obosindu-mi ochii și mintea și fiind cu fiecare zi mai demoralizat.

„Arakaka", nu numai că m-ai salvat, dându-mi posibilitatea să-mi liniștesc familia, dar mi-ai salvat și moralul: pe de o parte știam unde mă aflu, iar pe de altă parte îmi puteam calcula, în sfârșit, longitudinea. Într-adevăr, căpitanul îmi arătase în tabelele nautice o mică tabelă intitulată ecuația timpului, care-mi dădea o mică corecțiune de timp, variind în fiecare zi, și care trebuia să fie scăzută din ora când soarele trecea la meridian. Era, așadar, de ajuns să cunosc aproximativ ora trecerii soarelui la meridian spre a-mi putea afla poziția cu o aproximație de 60 de mile. Acum eram încredințat că voi putea naviga în adevăratul înțeles al cuvântului.

Mi-am potrivit ceasul după "Arakaka".

Trebuie să spun că în ziua aceea, ca și în zilele următoare, n-am mai avut poftă de pește: urmare a gustării luate pe bordul navei „Arakaka". Mai târziu, la Paris, o mare specialistă în igiena alimentară mi-a spus:

— Dacă am fi știut că ați luat o masă pe bordul navei întâlnite, n-am mai fi dat două parale pe viața dumitale.

S-a petrecut atunci cu mine exact ceea ce s-a petrecut cu deportații politici și cu prizonierii de război eliberați. Am suportat două regimuri alimentare. Înainte de gustarea din ziua a cincizeci și treia, alimentație anormală. După aceea, profund dezgustat de pește, am rămas subalimentat. Organismul se obișnuiește, de fapt, să ajungă treptat foarte mult sub rația cu care e învățat, dar când i se dă din nou o alimentație normală, când află că această hrană normală există, atunci, pare-se, cedează și își spune: „Așadar, am regăsit condițiile normale, acum pot să cedez", ca un sportiv care se oprește în plin efort și după aceea nu mai poate porni. E deznădejdea stomacului. Fotografiile dovedesc că am slăbit mai mult în cele douăsprezece zile care mi-au fost necesare pentru a ajunge pe uscat decât în cele cincizeci și trei de zile dinainte.

Sunt acum pe deplin lămurit ce trebuie să gândesc despre cărțile pentru naufragiați, despre micile sfaturi de navigație, despre semnele de apropiere a uscatului, ca, de pildă, bucățile de lemn care plutesc, fluturi care zboară la suprafața apei, funigeii, mușteleși tot felul de păsări. Să nu vă fie cu supărare, domnilor autori ai lui *Raft Book* - poate că fregata nu-și petrece noaptea pe mare, dar, în tot cazul ajunge până la 1 500 de mile departe de țărm.

Se mai afirmă în cartea dumneavoastră că rareori prinde pește pentru ea, dar am văzut-o cu ochii mei cum prindea din zbor peștii zburători, pe care doradele mele îi fugăreau pe sub apă.

În ce-a constat greșeala mea de navigație? Mi-am făcut prima observație la plecarea din Canare pe o mare foarte agitată și am luat creasta unui val drept orizontul real. Printr-o întâmplare fericită, am obținut latitudinea exactă, dar la o oră diferență. Așa fiind, am crezut că am trecerea la meridian la ora 12,15 – 15° longitudine, în timp ce, în realitate, aveam meridianul la ora 13. De-aici o eroare în

corecția de 45', adică cu 10°. De astăzi voi porni în calculele mele nu de la 60° longitudine vestică ci de la 50°, unde mă aflu în realitate. Îmi mai rămân astfel de parcurs 700 - 800 de kilometri.

Voiam să ajung pe insulele Antile care erau singurele cu un port pe coasta de vest care să fie adăpostit. Voi încerca, deci, să mă mențin pe paralela Martinicii, cu riscul de a mă lăsa derivat spre Barbados, în cazul în care s-ar porni vântul de nord. Riscam, în orice caz, să fiu târât spre sud de insula engleză și să-mi văd prelungită călătoria, cu încă 500 de kilometri. La trei zile după întâlnirea cu „Arakaka", am avut parte de o vreme dintre cele mai bizare de la începutul călătoriei. Încă de dimineața se așternu din nou un calm absolut. De data aceasta, însă, nori lânoși foarte joși goneau eu toată viteza deasupra mea. Ambarcația nu s-a clintit din loc și toată ziua mi-am făcut sânge rău văzând cât de repede aleargă norii spre uscat.

Din fericire, ziua aceasta n-am petrecut-o singur. Și-a făcut apariția o însoțitoare, cam voluminoasă, ce-i drept. Atenția îmi fu atrasă deodată de un sforăit puternic la babord și văzui venind spre mine o balenă mare. La început mi-a fost teamă ca simpaticul cetaceu să nu se apropie prea mult de bărcuța mea și să nu-i provoace vreo gravă avarie cu o mângâiere a cozii. Foarte cuminte însă, ca n-a trecut peste cei trei sau patru metri care despărțeau barca de zbenguielile ei. Toată ziua s-a învârtit în jurul meu. La căderea nopții s-a îndepărtat încet și n-am mai văzut-o niciodată.

Se apropia însă furtuna. La ora 1 noaptea primele valuri mari începură să se joace cu coaja mea de nucă. Nu mi-a fost dat să fiu cruțat nici în ultimele zile ale traversării. Dacă în cele douăzeci fie zile de furtună pe care le indurasem, valurile îmi umpluseră de două ori barca, în cele douăsprezece zile următoare am fost nevoit în patru rânduri să fac câte o baie. Din fericire, mă specializasem în tehnica scoaterii apei din barcă. Când era plină, începeam s-o golesc cu pălăria, în care încăpeau doi sau trei litri de apă, iar operația o terminam cu încălțămintea. Mijloacele cele mai simple îți permit de cele mai multe ori să lupți victorios cu elementele naturii.

Vedeam însă cu bucurie cum vela se umflă, gata să crape, și auzeam, în sfârșit, din nou fâșâitul caracteristic al vitezei maxime: circa trei noduri. În lipsă de loch[132], apreciam viteza după zgomotul pe care-l făcea barca pe apă.

Cu cât milele erau lăsate în urmă, cu atât sporea teama de a nu avea vreun accident prostesc în clipa când voi ajunge la țintă. Avem mereu senzația penibilă a dependenței de un singur val. Mai rău decât celelalte.

Toate pericolele înfruntate până atunci păreau că nu-mi servesc la nimic. Niciodată nu trebuie să te aștepți la o odihnă deplină pe mare. Mi-amintesc însă și acum strigătele mele de bucurie când auzeam vântul cum îmi fluieră pe la urechi.

Dormeam fericit, când mă trezii deodată cu impresia că ceva neobișnuit se

---

[132] Aparat pentru măsurat viteza unei nave. — N. R.

petrece în jurul meu. Mă ridicai, în urma mea marea era brăzdată de fulgerări fosforescente, provocate de un pește enorm. Un pește-spadă sau un rechin? De data aceasta, animalul folosea o tehnică nouă. Se repezea spre mine și trecea pe sub barcă, frecându-se de ea cu spatele. Jocul acesta a ținut șase ore.

Până la urmă m-a scos din sărite și mă pregăteam tocmai să-l atac, când a dispărut la fel de repede cum a apărut. A doua zi dimineața, fără ca vreun val să fi umplut barca în timpul nopții, m-am trezit complet ud… Mi-am dat seama că barca începe să ia apă. Desigur că în timpul nopții animalul găurise fundul de cauciuc cu pielea sa aspră ca o râzătoare. Era timpul să ajung la destinație, căci situația în care mă aflam devenea foarte puțin confortabilă. De bună seamă că flotoarele erau intacte, presiunea aerului se menținea în ele perfect, dar era cu neputință să repar în filtrația pe o suprafață întinsă ca cea din fundul bărcii. Aș fi preferat o spărtură. Eram nevoit să scot apa din cinci în cinci ore, când ajungea la grătarul de lemn. Munca aceasta a durat tot timpul celor zece zile care mi-au mai rămas până să ajung pe uscat.

Păsările era tot mai numeroase și speciile lor tot mai variate. În sfârșit, la 13 decembrie s-a ivit primul pescăruș[133]. M-am simțit ca acasă.

În aceeași zi mi s-a oferit prilejul să văd și să filmez o scenă fantastică. De câteva zile zbura în jurul meu una din cele mai frumoase păsări marine, o fregată. Câteodată se azvârlea să prindă din aer un pește zburător. M-am întrebat adeseori cum ghicește fregata locul în care prada sare din apă. În ziua aceea am găsit explicația. Fregata prindea peștii zburători împreună cu doradele. Într-un anumit moment, doradele se repezeau în partea cea mai densă a bancului de pești zburători. Aceștia săreau îngroziți din apă. Iar doradele continuau să-i urmărească, sărind mult deasupra valurilor. Imediat ce fregata vedea că vânătoarea a început, cobora vertiginos și de fiecare dată își lua zborul ținând în cioc un pește. Ridicându-se la mare înălțime, lăsa să-i cadă prada și apoi se arunca într-un picaj furtunos, pentru a se afla sub ea și a apuca din nou peștele în pliscul larg deschis. În felul acesta se hrănește fregata, așa își mănâncă prada, în zbor.

Era însă și mai interesant să urmăresc peștii zburători și păsările fugărindu-se în aer. Cu ajutorul aparatului de filmat am încercat să fixez pe peliculă aceste scene uimitoare.

*

Gustarea ușoară pe care am luat-o pe bordul navei „Arakaka“ a avut o urmare ciudată: mi-a provocat foamea. N-am început să sufăr de foame decât după această gustare, luată în faimoasa zi de 10 decembrie pe bordul vasului „Arakaka”. Aveam niște crampe grozave la stomac, care nu mă slăbeau de loc. Regimul meu

---

[133] Nume comun sub care sunt desemnate speciile mici de păsări palmipede din neamul larinatelor, familia laridelor (Larus, Gabiamis, Leucophaeus, Pagophila etc). — N.R.

era același, tot atât de abundent ca și înainte de întâlnirea cu nava, dar căscam tot timpul ca un om înfometat, lucru care nu se întâmplase niciodată în timpul celor cincizeci și trei de zile dinainte. Coșmaruri „gastronomice" începeau să-mi chinuiască nopțile. Unul din ele revenea cu insistență: mirajul unei găini cu orez. N-am înțeles niciodată de ce.

Ziua de 20 decembrie am petrecut-o amintindu-mi toate chefurile la care am luat parte după război, în special acelea care au avut loc înainte de plecare. Am făcut socoteala că mi-au mai rămas de petrecut pe mare, afară de cazul când intervine ceva excepțional, aproximativ tot atâtea zile câte am petrecut la Casablanca, și acum, de câte ori mănânc plancton sau pește, îmi amintesc de fiecare dată ce-am mâncat în ziua respectivă pe uscat. Lucrurile se petreceau cam în felul următor: „Azi iau micul dejun la Amiralitate — se servește friptură de iepure; masa de prânz o iau la doctorii din Casablanca: rinichi cu sos de vin alb…"

*

„Întrasem", în sfârșit, „într-o nouă hartă". Am părăsit harta de ansamblu a Atlanticului și-mi fixam acum poziția pe harta specială a Mării Antilelor. E interesant să constați în ce măsură o seară mai mare îți dă impresia că parcurgi o distanță mai mare.

O dată cu schimbarea hărții am aruncat în mare ultimul bilet într-o sticlă pentru plancton. El conținea următorul text: „Experiența a reușit, problema este practic rezolvată. Găsitorul e rugat să trimită prezentul bilet etc.".

Sunt curios să văd dacă va ajunge unde trebuie măcar unul din bilețelele încredințate oceanului?

Mă socoteam ca și ajuns. La 21 decembrie, spre sfârșitul zilei, a apărut la pupă un pește de vreun metru și jumătate, cu un bot ascuțit și cu o gură înarmată cu niște dinți respectabili. Era o baracudă. Se uita la mine în felul în care un iubitor de delicatese privește o mâncare delicioasă. Mai întâi am aruncat în el cu lochul, păstrând saula în mină. În felul acesta speriam de obicei rechinii, care, în asemenea ocazii, fugeau imediat. „Peștișorul" acesta însă nici n-a clipit măcar, continuând să mă urmărească cu o privire care nu prevestea nimic bun. Am legat atunci cuțitul-harpon la pușca submarină și după două-trei încercări, l-am înfipt adânc în corpul peștelui. Așa s-a terminat lupta corp la corp cu baracuda; mă închin vitejiei lui, dar n-am izbutit să-i prețuiesc carnea tare ca piatra.

Mare nu-mi fu surprinderea când m-am trezit în ziua de 22, cu puțin înainte de răsăritul soarelui, cu ochii la un cargobot mare care tocmai mă depășise. Eram chiar în drumul lui. Era cu ne putință să nu mă fi văzut. Hotărât să dau știri despre mine, am aprins în lumina zorilor un foc bengal[134], spre a-l face să se întoarcă și să mă liniștească.

Nava continua însă să înainteze încet. O clipă am crezut că nu va vedea focurile

---

[134] Foc dc artificii care arde fără zgomot și dă o lumină puternică. N.T.

mele bengale. Punând mâna pe ultimul, l-am aruncat în sus, unde a lăsat o mare dâră luminoasă. Cargobotul viră și se întoarse. A fost mult mai greu să mă urc pe el decât pe “Arakaka“, deoarece marea era mult mai agitată. Era un cargobot olandez, care se îndrepta spre Port-of-Spain, din insula britanică Trinidad, cea mai sudică dintre insulele Antile. Eram hotărât să-l rog, pe de o parte, să anunțe sosirea mea apropiată la Martinica și la Barbados; pe de altă parte, să-mi dea un fel de mâncare, care să nu fie pește, pentru a sărbători cum se cuvine noaptea de Crăciun. Dacă cumva aceasta mă va găsi încă pe mare. Căpitanul m-a primit foarte prietenos și mi-a oferit o ceașcă de cafea. Mi-a confirmat poziția; mă aflam într-adevăr, așa cum calculasem, la 13°50’ nord și 68° 20’ vest. După aceea se înjghebă o conversație cu totul neverosimilă;

— Cum se face, domnule căpitan – l-am întrebat eu – că ați trecut pe lângă mine fără să mă vedeți?

— V-am văzut, cum să nu? M-am apropiat foarte mult de barca dumneavoastră, am ocolit-o, dar, nevăzând niciun semn de viață, ne-am gândit că trebuie să fie un dinghi abandonat, așa că ne-am continuat drumul. Semnalele dumneavoastră ne-au făcut însă mai târziu ca să ne întoarcem.

— Niciun semn de viață, domnule căpitan? Dar vela ridicată, cârma fixă, aparatul de radio cu antenă – nu socotiți că toate acestea sunt suficiente semne de viață? Dealtminteri, nu m-ați băgat în seamă decât atunci când am semnalizat. Dacă aș fi fost un naufragiat adevărat, pe jumătate mort și incapabil de a vă striga, m-ați fi lăsat acolo, părăsit, în voia sorții mele nenorocite!

E cât se poate de clar! Căpitanul nu se gândise la asta și, de neînțeles, nici nu-i trecuse măcar prin minte să acționeze sirena spre a vedea ce se întâmplă.

Cititorul nu trebuie să creadă că e vorba de un caz excepțional. Constatasem încă din Mediterana că pentru o navă de pasageri orarul e mai important decât orice, chiar decât viața unor naufragiați. Nu se mai poate vorbi de nave, ci de adevărate “tramvaie pe mare”. Doar faptul că un pasager observă ceva suspect le poate determina să intervină. Fără aceasta, e foarte posibil ca „tramvaiul” să treacă mai departe.

Am coborât din nou în barcă și, după ce mi-am însemnat poziția pe hartă, am constatat că „se apropie sfârșitul”. Mai aveam de făcut 70 de mile, cu capul la compas la 232°, adică sud-vest. Ca să ajung pe coasta de nord a insulei Barbados. Vântul sufla tare și, după ce mi-am calculat aproximativ viteza, nădăjduiam să zăresc farul de la extremitatea nord (o lumină albă cu dublă ocultație, cu o perioadă de 10 secunde și cu o bătaie dc 20 de mile) între miezul nopții și ora 2 dimineața G.M.T.

Ziua a fost destul de obositoare, căci, deși știam că nu voi putea vedea ceva, examinam lotuși, fără să-mi dau seama, orizontul, în nădejdea că se va petrece vreo minune. Am dormit destul de bine în prima parte a nopții, dar după aceea m-am trezit și am început ultimul cart. La 12.30 noaptea cerul a fost brăzdat deodată de lumina unui fulger, urmat îndată de al doilea; m-am repezit la cronometru; n-au trecut nici zece secunde, și norii s-au luminat din nou. Pentru prima dată, după

șaizeci și cinci de zile, reluam, contactul cu uscatul: era lumina farului reflectată de nori. Mă aflam probabil la circa 16 mile depărtare de extremitatea nord a insulei Barbados și aveam înaintea mea cel puțin douăsprezece ore până să se poată pune problema acostării. Aș mai fi putut, așadar, să trag un somn, dar tulburat de apropierea a ceea ce ajunsesem să nu mai cred că voi vedea vreodată – pământul, pământul făgăduinței! — am rămas așa, așezat prostește pe flotoare. Privind aceste fulgere regulate și numărând mașinal secundele, cu impresia că minunea se repetă. Și parcă nu era o minune? Mi-au trebuit aproape două ore ca să mă încredințez că nu visez.

Barbados este, mai mult decât oricare altă insulă, cu neputință de abordat pe coasta de est pentru cei care n-o cunosc. Într-adevăr, partea nordică a acestei coaste e formată numai din faleze, de care valurile se sparg continuu. Mai la sud ea e mărginită, pe o lungime de circa o milă, de o barieră de recife, care lasă un șenal[135] între ele și insula. Bariera are o mulțime de puncte de trecere, dar care nu pot fi folosite decât dacă cunoști perfect locurile.

În aceste locuri, la începutul secolului al XVIII-lea, un senior local, anume Sam Lord, a născocit o capcană. A plantat două rânduri de cocotieri și a atârnat de aceștia felinare roșii și albe. Corăbiile care luau această alcătuire drept intrarea în port, se sfărâmau de stâncile submarine. Atunci Sam Lord dădea semnalul sclavilor săi negri, care masacrau întregul echipaj, pentru a nu lăsa în viață niciun martor. Dacă vreunul din sclavi se întorcea fără să aducă capul celui omorât, era ucis pe loc. În felul acesta, Lord putea fi liniștit și sigur că sclavii lui se vor comporta fără milă. Încărcăturile corăbiilor continuară să-i sporească bogăția, care, cu timpul, luă proporții de basm.

Se lumină de ziuă și constatai cu mirare că mă aflu mult mai aproape de uscat decât crezusem, cam la 4 sau 5 mile. Mă cuprinse o emoție cu totul diferită de cea pe care o simțisem în Canare. De fapt, șansele pe care le aveam de a dubla extremitatea nord și de a evita primejdiile mortale ale coastei de est erau tot atât de problematice ca și acostarea de la 3 septembrie.

Pentru prima dată de la plecare mi-am lăsat derivoarele la apă pentru a lua vântul din travers și a trece de faleza înspumată în punctul ei cel mai nordic.

---

[135] Trecere naturală navigabilă, adâncă și îngustă, la intrarea unui port, printre stânci într-un fluviu etc. (spre deosebire de canal, care este o lucrare artificială). - N.T.

Am tras barca pe uscat

Amiralul Sol mă prevenise să iau toate precauțiile de acostare. E și asta o experiență pe care aș dori s-o împărtășesc naufragiaților.

Prietene naufragiat, ai ajuns, în sfârșit, să vezi uscatul, ți se pare că totul s-a isprăvit; ar fi într-adevăr mai mult decât stupid ca în această clipă să fii ucis chiar de acest pământ care e salvarea ta. Ai tot timpul. Numai nerăbdarea poate compromite totul. Oprește-te, observă și alege! Nu uita că "nouăzeci la sută din accidente se produc la acostare". Trebuie să găsești un punct unde marea se izbește mai puțin de țărm, unde e nisip și nu o stâncă ucigașe. Pentru asta, observă cu grijă culoarea mării: toate punctele albe, semne ale unor valuri brizante[136], trebuie socotite suspecte: ele ascund un recif. Nu te avânta niciodată decât pe întinderi mari, fără vârtejuri și fără brizanți.

O dată dublată extremitatea nord, începui să semnalizez trecerea cu heliograful tuturor fermelor și fabricilor de zahăr înșirate de-a lungul coastei. În locul acesta, valurile nu se mai sparg[137], ci se revarsă într-o bara[138] impresionantă. În timp ce pluteam de-a lungul coastei de nord, la circa o jumătate de milă, am fost cuprins de o emoție puternică: foarte aproape de coastă, o barcă în care se aflau cinci persoane părea că face sforțări supraomenești. Mă văzuseră oare și porniseră oare pe această mare dezlănțuită spre a-mi veni în ajutor? Ce grozăvie! Un val o înșfăca și, când barca apăru din nou, cei cinci oameni nu se mai vedeau. Eram înnebunit. Au crezut că sunt în primejdie? Aveam pe suflet unul sau doi înecați? Mă apropiai cât putui mai repede. Când ajunsei la o distanță la care puteam să fiu auzit, constatai cu surprindere că era vorba de niște negri care nici nu mă văzuseră. Erau pur și simplu niște pescari, nevoiți să înfrunte în fiecare zi, cu riscul vieții, această mare dezlănțuită.

Plutind pe o apă foarte limpede, îndată ce vedeau un ursin[139] de mare, se aruncau la fund, în mijlocul celor mai mari valuri, cu riscul de a fi aruncați la 200 de metri depărtare pe nisipul plajelor. Mă hotărâi să acostez acolo, la o depărtare de 300 de metri; mi-au trebuit mai mult de trei ore pentru a parcurge această distanță. Acum, după ce descoperisem o plajă cu nisip, viața mea nu mai era în primejdie; adusesem intactă bărcuța, cu tot materialul care se afla în ea. Cât despre însemnările făcute pe drum, capabile, poate să salveze sute de vieți, eram hotărât să le păstrez cu orice preț.

Manevra era istovitoare pentru un om atât de sleit de puteri ca mine. La fel ca pe toate barele din Africa sau din Antile, valurile nu se spărgeau cu aceeași putere, ci după o perioadă în care creșteau. Urma apoi alta în care descreșteau, perioade perfect distincte una de alta, caracteristice fiecărui tip de bară; valul cel mai primejdios e cel de-al șaptelea sau al șaisprezecelea, de care trebuie să te ferești cu orice preț. În cazul de față, cel mai puternic val era al șaptelea. Aveam vântul

---

136 Valuri ce se sparg izbindu-se de funduri mici. - N.T.

137 Valurile se sparg când se lovesc de un obstacol oarecare, funduri mici, stânci etc. — N. T.

138 Prag de mâl la gura unui fluviu, barieră de stânci de-a lungul coastei. — .N. T.

139 Arici-de-mare, animal marin din ordinul echinidelor (Echinus esculentus). — N.T.

din travers. Și am întors barca cu pupa spre plajă. De la valul al treilea, m-am întors spre a câștiga din distanță. Când sosi cel de-al cincilea, mă întorsei din nou. Ca să-mi reiau poziția frontală și să pot înfrunta mai bine tunetul năprasnic al valului al șaptelea care venea spre mine. Treptat-treptat, mă apropiam de uscat și mă întorceam de fiecare dată în fața celui de-al șaptelea val, care devenea din ce în ce mai periculos. Pescarii care mă văzuseră, nu-și dădeau însă seama cât de neobișnuită era sosirea mea; nu înțelegeau că, venind din direcția aceasta, ambarcația nu putea proveni decât de pe coastele îndepărtate ale strămoșilor lor. Peste puțin timp fui înconjurat de trei bărci și legarăm câteva cuvinte într-o englezească aproximativă. Trei pui de negru se urcară la bordul lui „L'Hérétique": era pentru prima oară că aveam un echipaj în Atlantic! Mă îngrijorau însă prin felul în care cotrobăiau peste tot. Unul din ei îmi ceru ceasul, dar când băgă de seamă că abia i se aude tic-tac-ul, îi aruncă o privire dis prețuitoare. Un altul era interesat mai mult de o bucată de săpun, pe care părea că ar vrea s-o înfulece. Un al treilea se muncea să privească orizontul cu binoclul, pe care însă îl ținea la ochi de-a-ndoaselea. După ce i-am explicat că e plin de apă și că nu poate să vadă nimic. Începu să-l scuture ca pe o sticlă pe care vrei s-o golești până la ultima picătură.

Oricât de mare îmi era bucuria că mi-a reușit experiența, începui să fiu îngrijorat de două lucruri: de cărțile mele și îndeosebi de alimentele luate în caz de nevoie, pe care aș fi voit să le aduc neatinse până la primul post de poliție. Eram însă mult prea obosit ca să pot supraveghea totul. Iată de ce mă horărâi ca îndată ce voi putea, să iau doi sau trei martori, care să constate că nu m-am atins de provizii.

"L'Hérétique" se afla încă la vreo douăzeci de metri de plajă, care din galbenă cum era începu să se înnegrească de mulțimea curioșilor adunați în grabă. Pescarii mă sfătuiau să aștept refluxul pentru a putea acosta, pretinzând că valurile sini atunci mai mici.

În realitate, țineau să exploreze până la capăt tot ce aveam, mai înainte ca cei de pe uscat să-și vâre și ei nasul. Dorul de uscat, de mirosul pământului, de senzația nisipului cald creștea însă în mine atât de mult, încât, cunoscându-mi bine barca și știind că poate suporta valurile de la țărm, sătul de inactivitatea proaspătului meu echipaj, mă aruncai în apă. Înotai cei vreo douăzeci de metri care mai rămăseseră, ținând în acest timp în mână ancora lui "L'Hérétique" și, ajutat, în sfârșit de sutele de privitori, îl trăsei pe uscat.

Era un uscat mișcător și nesigur, ce-i drept, dar era totuși uscat, și bucuria îmi fu atât de mare, încât dispărură într-o clipă crampele provocate de foame.

Mă folosesc de acest prilej pentru a-i sfătui pe naufragiați să se ferească de o primă masă prea grăbită și prea îmbelșugată, care le-ar putea aduce moartea. Primește, prietene, tot ce ți se va oferi ca lichide, dar ferește-te de tot ce e solid, un dușman neîmpăcat al intestinului tău slăbit. Ai smuls mării viața, nu lăsa uscatul să ți-o ia!

Folosește învățătura mea și ține minte că lupta împotriva foamei devine, de îndată ce-ai ajuns pe uscat, o luptă împotriva supraalimentării.

PE USCAT

Când am pus piciorul pe plaja din Barbados, abordam un uscat foarte nesigur, căci nisipul plajei era mișcător și lunecos. Mi se părea, totuși, că e un adevărat Pamânt al Făgăduinței.

Nu mi-a fost ușor să-mi feresc lucrurile din barcă. Băștinașii se uitau la fiecare mărunțiș ca la un dar ceresc și manifestau o tendință ciudată de a considera că toate lucrurile pe care pun mâna sunt proprietatea lor. Portțigaretul, primit în dar de la soția căpitanului Carter, a fost golit într-o clipită!. Unul dintre „cei care mă întâmpinau" a pus stăpânire pe pușca submarină, care, în treacăt fie-zis, era acum goala, silindu-se să priceapă la ce-ar putea folosi o asemenea unealtă. Când i-am spus că-i dăruiesc pușca s-a arătat foarte măgulit. Altul a pus mâna pe o cămașă veche, iar al treilea mi-a explicat prin semne că-i place foarte mult ceasul. Când am începui să-i explic că e singurul pe care-l am, mi-a arătat busola, spunându-mi:

— Dar iată, mai aveți unul.

Cum de mă puteam ține pe picioare? Nu înțeleg nici acum; fapt e însă, că mă țineam. În vremea asta, îmi scoteam încetul cu încetul lucrurile din barcă și puneam la o parte pe acele care suferiseră mai mult. În special cu prilejul acostării, căci barca se umpluse de apă din pricina barei teribile pe care-o străbătusem. Când, cu ajutorul indigenilor, am scos lada cu alimente, încă sigilată, aceștia, văzând scris deasupra cuvântului *Rations*[140] strigară:

— *Food! Food!*[141]

O femeie oarecare puse stăpânire pe săpunul special pentru apa de mare, mușcând din el cu poftă, dar imediat făcu o astfel de strâmbătură, din care se putea vedea că nu e la fel de gustos ca săpunul obișnuit.

A trebuit să constat cu groază că n-am atâția ochi pentru a putea supraveghea totul; riscam în orice clipă să găsesc lada deschisă, ceea ce ar fi fost o catastrofă pentru demonstrarea teoriei mele, chiar dacă n-ar fi dispărut nimic din ea. Un *policeman*[142] sosi spre a mă informa că cel mai apropiat post de poliție se află la o depărtare de 3 kilometri; trebuia să fac drumul pe jos. Pentru mine un efort supraomenesc. Mă întreb și acum cum am ajuns până acolo. Am avut prezența de spirit de-a lua îndată măsuri urgente, spre a se constata că alimentele au rămas neatinse. Au certificat acest lucru persoane cu oarecare autoritate. Cei doi martori aleși au fost învățătoarea din sat, care făcea și oficiul de pastor, și *policeman-ul* local. După aceea, am distribuit celor din jurul meu cutiile de conserve americane,

---

[140] Rații. — N. T.

[141] Alimente ! Alimente! — N. T.

[142] Sergent de stradă. — N. T.

atrăgându-mi astfel recunoștința mai multor indigeni.

Mai târziu am primit imputarea că n-am sigilat jurnalul de navigație, spre a dovedi că n-au putut fi falsificate calculele după sosire. Mă întreb dacă cei care stau în papuci când îmi fac aceste imputări își dau seama ce înseamnă pentru un om să pună piciorul pe uscat după șaizeci și cinci de zile de imobilitate, de izolare desăvârșită. Încet-încet, aici împins, aici tras de insulari, golind câte-un pahar de apă la fiecare cotitură, căci transpiram foarte mult și eram istovit la culme, am ajuns la postul de poliție. Era clar că șeful postului se întreba dacă are în fața lui un tâlhar vestit sau un navigator deosebit de curajos. În orice caz, mi se puse înainte o ceașcă de ceai, pâine și o bucată de unt. Începea lupta cu realimentarea; m-am mulțumit cu ceaiul, în care am pus mult zahăr. Spectacolul era destul de pitoresc, deoarece postul de poliție era înconjurat de sute de persoane, îmbrăcate în culorile cele mai bătătoare ia ochi, după gustul indigenilor din aceste insule.

În sfârșil, pe la ora 11 îmi parveni o comunicare telefonică personală de la colonelul Reggie Michelin, înaltul comisar de poliție al tuturor Antilelor engleze. Lucrul acesta păru să-l impresioneze în bine pe *policeman,* care îmi oferi să fac și un duș.

Înaltul comisar mă anunța că a trimis un automobil care mă va duce la Bridgetown.

Sosii în capitală cam pe la ora 2 după prânz. Prima întrebare pe care am pus-o a fost:

— „Nimfa rătăcitoare” e aici?

Ea a sosit la 1 decembrie, adică cu douăzeci și trei de zile înainte, și a plecat în căutarea mea. Trebuia să treacă s-o ia pe Ann Davidson, care era așteptată în insula Antigua.

E clar acum pentru mine că în timpul convorbirii cu căpitanul de pe „Arakaka” s-a produs o neînțelegere. Când acesta m-a întrebat unde intenționez să debarc, eu am răspuns: „în Antile”, or englezii numesc aceste insule Indiile de vest, lată de ce căpitanul a crezut că vreau să spun Antigua și că am de gând să debarc pe această insulă. Eram, așadar, așteptat aici; prietenii mei și Staniland au socotit probabil că mă vor întâlni în Antigua, pe mine și pe Ann Davidson. Cu toate acestea, cineva din asistență spuse:

— Dar mi se pare că acest iaht e încă aici.

Sunt primit de colonel, personaj tipic britanic, tânăr și dinamic, în prezența consulului Franței, domnul Collins. Abia am apucat să explic în linii mari că am intenția să mă odihnesc câteva zile și apoi să mă repatriez în Franța, că sosi un automobil în care se aflau trei prieteni ai mei: John, Bonnie și Vinnie. Când mă văzură traseră câteva chiote de bucurie și mă anunțară că, dacă doresc, pot veni pe iahtul lor. Acceptai invitația cu multă bucurie.

O dată cu ei sosi și medicul orașului, doctorul David Payne, pe care-l rugai să mă supună de îndată unui examen medical, pentru ca rezultatele călătoriei mele să fie cunoscute tuturor.

În ziua aceea eram încă destul de bine dispus și mă puteam ține pe picioare;

puteam chiar să umblu și să urc puțin scările; abia în zilele următoare am început să plătesc un serios tribut lipsei de mișcare, singurătății prelungite și vieții anormale pe care o dusesem în ultimele luni.

Formalitățile vamale sunt, în sfârșit, îndeplinite; trimit vești în Franța prin intermediul consulului. La ora 6 seara mă aflu pe „Nimfa rătăcitoare". Cel mai greu lucru e să lupți împotriva „exceselor" de hrană. Timp de cel puțin o săptămână nu-mi pot îngădui decât o hrană lichidă. Mă retrag în cabina mea grozav de enervat; nu pot dormi; încep să-mi fac de lucru cu aparatul de radio, să-i scot învelitoarea de nailon care-l apăra împotriva stropilor și să-l șterg, pentru a-l aduce în Franța în stare cât mai bună.

Pe la ora 10 întorc butonul și-l aud pe crainic rostind în limba franceză:

— Doctore Bombard, am primit mesajul căpitanului de pe "Arakaka". Vă mulțumim pentru isprava pe care ați săvârșit-o în largul oceanului pe pluta dumneavoastră „L'Hérétique". Concertul Brandemburgic pe care l-ați cerut va fi transmis mâine seară pe cutare și cutare lungime de undă. Și vă rugăm să-l ascultați la cutare oră.

A doua zi, anunțându-se sosirea mea la Barbados, mi s-a trimis o telegramă prin care mi se confirma transmiterea concertului chiar în seara aceea; totodată mi-au sosit cele două lucruri care, în afară de telegrama soției mele, aveau darul să-mi facă cea mai mare plăcere:

1- Royal Yacht Club din Barbados îmi aducea la cunoștință că m-a numit membru de onoare al clubului pentru tot timpul cât voi sta în acea insulă;

2- Următoarea telegramă din partea căpitanului Carter.

Congratulations to o *gallant gentlemen who had so muhi courage in his conviction to carry on when safety and luxury was proposed.*

Signed: Carter[143]*.*

Aceste câteva cuvinte au constituit o consolare pentru multe din atacurile pe care le-am primit mai târziu. Omul pe care îl întâlnisem pe ocean, un adevărat lup de mare, îmi trimitea mărturia stimei, admirației și prieteniei sale.

Am petrecut la Barbados cele opt zile care au urmat într-o desăvârșită încântare, cu toată oboseala mea, care creștea din zi în zi și care m-a silit la început să port baston, iar după aceea să încetez aproape cu totul de a mai umbla. Am vizitat cu automobilul insula care mi s-a părut un paradis; după albastrul mării, de care mi se făcuse lehamite, ochiul mi-era încântat de acest peisaj verde, și încă ce verde, căci era, în timpul crăciunului, vremea când în Antile e o adevărată primăvară.

Guvernatorul m-a primit foarte bine. Fost prizonier de război la japonezi, era în măsură mai mult ca oricine, să aprecieze importanța morală a experienței pe care

---

143 Felicitări unui brav bărbat care a avut atât de mult curaj în convingerile sale și a mers mai departe când i se oferise siguranță și confort. Semnat : CARTER. — N. T.

o făcusem. Primeam telegrame de încurajare din Franța, iar pe stradă, indigenii, cu familiaritatea lor plină de prietenie, mă întâmpinau cu: „Hello, doc”[144].

Pentru mine era un lucru cu adevărat reconfortant. Barba mea începea să devină legendară pe străzile din Bridgetown. Colonia franceză m-a primit cu multă cordialitate, în special domnul Pommaret și ceasornicarul Baldini, căruia i-am dat ceasul să-l repare. Era însă timpul să mă smulg acestor distracții și să mă întorc în Franța, unde mă aștepta cu nerăbdare soția și, după spusele ei, toți prietenii. Am plecat în ziua de 31 decembrie cu avionul.

Avionul urma să mă ducă la Puerto-Rico. La Antigua însă mă aștepta încă o noutate plăcută: în timpul escalei am aflat că Ann Davidson, plecată din insulele Canare mult în urma mea, ajunsese cu o zi înainte în micul port English Harbour.

I-am anunțat de îndată pe prietenii mei Staniland, ca să nu-și facă griji în privința sorții cunoștinței lor.

După sosirea la Puerto-Rico, m-am prezentai autorităților de imigrație. Aici mă aștepta o surpriză de altă natură! N-aveam viză și, aflând acest lucru, inspectorul american, îngrozit, a ridicat mâinile spre cer. În zadar căutam să-l conving că sunt aici numai în trecere. În timp ce eram pe ocean legea imigrației se schimbase și nu puteai trece prin Statele Unite fără viză de tranzit. Din pricina aceasta am fost nevoit să-mi întrerup călătoria pentru un timp oarecare.

Într-o adevărată zi de primăvară, cu un soare cald și vesel, am luat avionul spre New York, unde mă aștepta prietenul meu Percy Knought.

Am aterizat la New York în mijlocul unei adevărate mări de zăpada. Era un ger năprasnic; de mai bine de un an nu-mi mai fusese atât de frig, căci toată traversarea o făcusem într-un climat tropical. Noaptea de crăciun o petrecusem întins alene pe o plajă, scăldat în lumina stelelor, sub un cer senin și cald.

Călătoria mă istovise și am fost nevoit să mă odihnesc și să amân pentru mai târziu plecarea spre Europa, cu toate că mă așteptau prietenii. Îmi petreceam cea mai mare parte din timp stând întins în pat, la hotel sau în micul port Sag Harbour, unde locuiau niște prieteni, în localul cu firma încântătoare și cu totul caracteristică: *White Whale* (Balena Albă).

Cu toate acestea, plecarea se dovedea din zi în zi mai necesară; eram așteptat cu nerăbdare în Franța și a trebuit să iau avionul în seara de 6 ianuarie.

Am urmat următorul itinerariu: New York – Montreal — Gander – Paris. Cu prilejul escalei de la Montreal am fost recunoscut de mai mulți tineri canadieni de origine franceză, care mă felicitară pentru traversarea Atlanticului și lansară câteva fulgere de magneziu, spre marea mirare a unei actrițe, care, urcându-se în avion, întrebă:

— Ăsta cine mai e?

I se răspunse:

---

[144] Salut, doctore ! — *N. T.*

— Doctorul Bombard.
— Doctorul Bombard?
— Da, cel care a traversat Atlanticul.
— Dar și eu am traversat Atlanticul, răspunse actrița.

Însoțitoarea avionului o lăsă în pace pe biata actriță, fără să-i explice condițiile „oarecum speciale” în care traversasem eu oceanul.

Când am sosit la Paris, am zărit din carlinga avionului mulțimea care mă aștepta. Eram emoționat de parcă trebuia să mă prezint la un examen. Motoarele își reduseră turația. Avionul luă contact cu pământul. Ușa se deschise și mă văzui în fața unei mări unduitoare, dar prietenoase, aceea a prietenilor care veniseră să mă întâmpine la sosirea mea pe pământul Franței. Mă întorsesem în locul de unde plecasem. Cercul era inchis.

CONCLUZII

Călătoria lui „L’Hérétique” s-a terminat. Am de luptat acum pentru ca erezia mea să fie înțeleasă și să devină ortodoxia viitorilor naufragiați.

Orice naufragiat poate să ajungă pe uscat, cel puțin în stare la fel de bună ca mine. Am fost un naufragiat ca toți ceilalți. Fizicește nu eram excepțional. Nimic nu mă desemna în mod special pentru această traversare. Bineînțeles că am slăbit în acest timp, dar am ajuns în viață.

Repet că nu e vorba de a trăi bine, ci de a supraviețui atât cât e necesar spre a ajunge pe uscat sau a întâlni o navă.

Pot să afirm acum că marea ne oferă destulă băutură și mâncare spre a efectua cu încredere călătoria salvatoare.

În timpul celor șaizeci și cinci de zile ale drumului din Canare în Antile, n-am avut niciun noroc deosebit, iar călătoria mea nu poate fi în niciun caz considerată ca o faptă de un curaj nebunesc, ca un fapt cu totul excepțional.

Am slăbit cu douăzeci și cinci de kilograme și am suferit o mulțime de tulburări. Am ajuns pe uscat cu o anemie pronunțată (la plecare am avut 5 milioane de globule roșii, iar la sosire numai 2.5 milioane); cantitatea totală a hemoglobinei era la limita mortală.

Perioada care a urmat după ușorul dejun de pe „Arakaka” era cât pe-aci să-mi fie fatală.

O diaree teribilă, cu eliminări de sânge, m-a chinuit timp de două săptămâni (de la 26 noiembrie până la 10 decembrie). De două ori am fost pe punctul de a-mi pierde cunoștința: la 23 noiembrie, când s-au ivit primele semne ale furtunii care se apropia, și la 6 decembrie, în ziua când mi-am scris testamentul. Deshidratarea pielii a provocat o erupție generalizată pe tot corpul. Mi-au căzut unghiile degetelor de la picioare. Am avut tulburări oculare importante, o scădere simțitoare a forței musculare și mi-a fost foame. Dar am ajuns în viață.

În timpul celor șaizeci și cinci de zile am trăit exclusiv din ceea ce mi-a pus la dispoziție marea. Rația de protide și de lipide a fost îndestulătoare. Fără îndoială, carența glucidelor a pricinuit slăbirea organismului, dovedind că limita de siguranță prevăzută înaintea plecării era într-adevăr o realitate.

O nouă dovadă a predominării factorului mintal asupra celui fizic: foamea psihică, de care am suferit după "Arakaka'', mi-a atacat mai mult sănătatea decât foamea organică pe care am resimțit-o cu Palmer în timpul perioadei de post din Mediterana.

Prima nu e foamea adevărată, e mai degrabă dorința de altceva și e primejdios să dorești fără să obții. Cea de a doua se ivește în primele patruzeci și opt de ore, prin dureri, de felul crampelor, care după aceea se calmează și care fac loc unei somnolențe, unei slăbiciuni copleșitoare.

În primul caz, organismul arde el însuși, în cel de-al doilea, arde cu o flacără foarte mică.

Examenul medical de la sosire n-a descoperit niciun semn de boală ca urmare a lipsei vitaminelor. Planctonul mi-a dat, așadar destulă vitamină C.

N-am avut apă de ploaie decât după douăzeci și trei de zile.

Am dovedit, deci, în timpul acestor douăzeci și trei de zile că peștele singur e de ajuns ca să-ți potolească setea, *că e cu putință să obții ceva de băut din mare.*

De la plecarea din Monaco, am trăit patrusprezece zile eu apă de mare, patruzeci și trei de zile cu suc de pește. Am învins setea pe mare.

Mi se spunea că apa de mare are un efect purgativ, dar în perioada prelungită a înfometării din Mediterana, nici eu, nici Palmer n-am avut scaun timp de 11 zile. Nu s-a ivit niciun fel de simptom al intoxicației prezise. Mucoasele nu se uscau niciodată.

Concluziile medicale le voi comunica dezvoltate, în teza pe care o pregătesc. Concluziile experienței mele vor fi rezumate într-o lucrare pentru uzul naufragiaților, pe care o voi redacta în colaborare cu Marina militară.

Vreau însă să spun de pe acum că o ambarcație de salvare poate să plutească pe mare mai mult de zece zile. Ea poate să navigheze atât cât e necesar pentru ca naufragiații să se salveze. „L'Hérétique" al meu a fost unul din tipurile unor astfel de ambarcații. Vreau, de asemenea, să dau naufragiaților îndrumări despre modul cum trebuie să trăiască, să le arăt amănunțit cum să folosească timpul, lucru care le va îngădui să-și folosească zilele cu folos, păstrându-și tot timpul voința, îndreptată spre același țel: viața.

Un om care își închipuie că a atins culmea deznădejdii poate oricând să mai găsească un suflu care să-i îngăduie să continue și să-și revină, ca mitologicul Anteu când atingea pământul cu picioarele.

Pe fundul bărcilor de salvare ar trebui să se găsească o hartă a vânturilor și a curenților pentru toate mările globului. Chiar dacă naufragiatul se află în apropierea coastei Africii, el trebuie să ajungă în America, oricare ar fi distanța.

Spre a-i da speranța și a-l convinge că la capătul încercării sale se află viața, aș dori ca pe hartă să fie imprimate cuvintele: „Amintiți-vă că un om a făcut acest lucru

în 1952“.

O astfel de experiență confirmă însă că poți să-ți riști viața, dar că nu trebuie riscată decât pentru o cauză folositoare.

A nădăjdui înseamnă a tinde spre o stare mai bună. Naufragiatul, după catastrofă, lipsit de toate, nu poate și nu trebuie să facă alta decât să nădăjduiască. Lui i se pune cu toată brutalitatea problema: a trăi sau a muri; și va trebui să pună în curajul cu care va lupta împotriva deznădejdii toate resursele, toată credința lui în viață.

Copii, tineri care credeți că ați putea deveni celebri sau că ați putea călători gratuit cu pluta până în America ori aiurea, vă implor, gândiți-vă bine înainte sau veniți să stăm de vorbă! Înșelați de miraj, amăgiți de ușurință, crezând că faceți o călătorie, de plăcere, nu veți înțelege gravitatea acestei lupte pentru viață decât când va fi prea târziu și când nu veți mai avea timpul să vă mobilizați tot curajul. Panica voastră va fi cu atât mai mare cu cât vă veți fi pus viața în primejdie în mod inutil. Sunt atâtea scopuri nobile și frumoase pentru care merită să-ți riști viața!

Iar tu, naufragiatule, fratele meu, dacă ești dispus să crezi și să speri, vei vedea că, întocmai ca pe insula lui Robinson Crusoe, bogățiile tale vor spori din zi în zi și nu vei avea niciun motiv să nu crezi în salvare.

ANEXĂ

Paul Budqué, directorul adjunct al Muzeului național de științe naturale și directorul Laboratorului pentru pescuitul în apele coloniale a avut bunăvoința de a-mi da informații științifice asupra câtorva viețuitoare pe care le-am întâlnit și ale căror fotografii le-am văzut.

Balena albă

Era mai degrabă *Balaenoptera physalus* sau *rorqual,* pe care vânătorii de balene o numesc *fin whale* sau *fin back.* Aceste animale se întâlnesc deseori în Marea Mediterană. După cum se știe, ele se deosebesc de balenele obișnuite prin aceea că au o aripioară dorsală, care se vede foarte bine în momentul când balena se afundă în apă. Forma și dispoziția aripioarei, precum și mișcările caracteristice balenei care se afundă, arată că în cazul de față avem de-a face cu o balenă. Nu se poate determina însă în mod precis specia din care face parte această balenă, decât în urma unei cercetări amănunțite.

În ce privește culoarea sa albă, aceasta e într-adevăr neobișnuită; trupul e albicios, aripioara albă cu o muchie neagră pe partea dorsală, coada cenușie. Pigmentarea neregulată, întâlnită uneori la balene, e un fenomen natural, dar exemplarele absolut albe, albinos, sunt extrem de rare. Până acum n-au fost menționate niciodată în vreo lucrare publicată. Cu toate acestea, colegul meu, președintele Comitetului experimental, N. A. Macintosh, îmi povestea, în martie

1953, că unul din inspectorii lui balenieri a văzut cum la uzina plutitoare din Antarctica, între alte balene, fusese hăcuit și un *rorqual* alb. Inspectorul n-a socotit necesar să intervină și balena albinos a fost tăiată, fără nicio altă ceremonie, la fel ca frații ei pigmentați.

În afară de aceasta, se mai cunoaște un singur caz de albinosism la cetacee: în anul 1951, vânătorii de pe „Anglo-Norse“ au harponat un cașalot alb lângă coastele Perului.

R e c h i n

Aripioarele pectorale foarte lungi, cu capetele albe, aripioara dorsală rotunjită, de asemenea cu capătul alb, bot caracteristic, totul arată că acest rechin aparține speciei *Carcharinus longimanus* sau *white-tipped shark.* Cousteau și Taillez mi-au transmis fotografia sub apă a unui rechin similar, luată sub apă în cursul scufundărilor din zona Capului Verde.

Acest rechin pelagic e mai „oceanic” decât rudele lui, care trăiesc pe lângă coastă, din aceeași specie *Carcharinus.* Poate fi întâlnit și în Marea Mediterană, dar mult mai des în partea sudică a Oceanului Atlantic și de obicei departe de uscat. Asemenea rechini n-au fost văzuți nici în largul coastelor Statelor Unite, nici pe lângă coastele Africii. Se spune că atacă oameni, dar faptul n-a fost încă dovedit.

Cel mai mare din exemplarele măsurate cu precizie atingea trei metri și jumătate în lungime: se întâlnesc totuși rechini de patru metri și chiar mai mult. Sunt vivipari. Întrucât acești rechini trăiesc în largul oceanului, sunt mai puțin cunoscuți decât celelalte specii, care trăiesc în apropierea uscatului.

B a l i s t a

Batistele sunt pești ce trăiesc de obicei în apropierea uscatului. Sunt rareori întrebuințați ca hrană, fiind socotiți otrăvitori. Balista e numită *Triggerfish* (pește-trăgaci), pentru că prima ei vertebră dorsală se îmbină cu cea de-a doua, mai scurtă, ca și cum s-ar închide.

În cartea lui Jordan și Evermann, *Peștii Americii de Nord și Centrale,* partea a II-a, p. 1698, se spune despre baliste: întrebuințarea ca hrană a acestor pești provoacă simptomele unei otrăviri dintre cele mai acute. Doctorul Menier socotește că carnea otrăvitoare a balistelor acționează la început asupra țesuturilor nervoase ale stomacului, provocând spasme puternice întregului corp. Acesta este cuprins de convulsii. Limba se umflă, ochii devin sticloși, respirația se îngreuiază și victima moare în chinuri groaznice.

Paul Budqué

CUPRINSUL

PREFAȚA 3
CUVINT ÎNAINTE 6
PREGĂTIREA 9
Pregătirea științifică 16
Pregătirea materială a călătoriei 21

MEDITERANA 37
Plecarea 37
Cabotaj în apropierea coastelor (25—28 mai 1952). 42
În largul marii (28 mai – 7 iunie) 52
De la 7 iunie la 21 iunie 64
Bătălia pentru echipament. Tanger 69
Bilanțul celor dintâi rezultate și sosirea la Tanger 73
AILANTICUL, 76
Plecarea de la Tanger 76
Singur la bord 78
Casablanca – Las Palmas 85
Uscat, ispita, șovăieli 90
Omul de apă sărata 98
Între doua ape 125
Longitudinea 133
”Arakaka" și sosirea 146
Pe uscat 159
CONCLUZII 163
ANEXA 165